

أضواء حول أهمية

طريق الفرات في التاريخ القديم

م. م. شذى احمد عيسى

جامعة البصرة - كلية الآداب

قسم التاريخ

المقدمة :

ان وقوع بلاد الرافدين في الجزء الجنوبي الغربي من قارة آسيا وارتباطه بالمقارات الثلاثة آسيا وأفريقيا وأوروبا بصورة غير مباشرة ، جعلت منه موقعاً ستراتيجياً وتجارياً (١) حيث كانت بلاد الرافدين تقع في ملتقى طرق مهمة (٢) ، كان اهمها طريق الفرات التجاري ، الذي كان يشكل حلقة بين الشمال والجنوب والشرق والغرب ، حيث كان يقوم بعملية التبادل التجاري بين كل هذه الاطراف ، أي بين البحر المتوسط والخليج العربي وبلاد فارس والجزيرة العربية .

ترجع الجذور الاولى للتجارة الى تاريخ قديم جداً ، كان اهم أسبابها ، هو افتقار بلاد الرافدين لبعض المواد الاولية الضرورية في بناء حضارته ، وفي نفس الوقت الرغبة في تصريف او تصدير مواد اخرى كانت فائضة عن الحاجة .

وقد رافق ذلك حملات عسكرية لضمان السيطرة على الطرق التجارية المؤدية الى تلك المواد الاولية ، وهذا ما تم فعلاً على طريق الفرات منذ عصور قديمة وحتى العهد الساساني .

وكان طريق الفرات حلقة وصل مهمة بين مدن بلاد الرافدين ، لذا استخدم في التجارة ، ومسير الجيوش القديمة ، التي كانت تريد تثبيت سلطة الدولة ، والتي لا يمكن ان تتم الا بالسيطرة على مدن طريق الفرات وتحكمها بالتجارة لان التجارة كانت مرتبطة بسياسة الدولة ، واستقرارها يعني استقرار الدولة .

وكان للفرات طريقان ، الطريق النهري بواسطة السفن او القوارب والاكلاك والقرب وطريق بري ، طريق قوافل ويسير بمحاذاة نهر الفرات من سوريا وحتى اعالي جنوب بلاد الرافدين ، حيث يكمل الطريق بواسطة السفن في المستنقعات حتى الخليج العربي .

والفرات اكثر صلاحية للنقل النهري من دجلة (*) فقد ادت هذه الميزة الى جانب طول مجراه ان يكون طريقاً طبيعياً ويربط بلاد الرافدين بالاقاليم المجاورة كالبحر المتوسط والخليج العربي (٢) . ومن الواضح ان الطريق النهري كان الاكثر استخداماً في النقل والتجارة من طريق القوافل في وادي الرافدين . لاسباب عديدة منها ، فيضان الفرات في الصيف (٤) والامطار في فصل الشتاء الذي يجعل الارض طينية وصعوبة سير القوافل عليها ، وهناك نص يعود الى القرن السادس ق. م يدعم هذا قائلًا (اذا كانت الطريق البرية جيدة فدعهم يقدمون سيراً واذا لم تكن جيدة دعهم يأتون بواسطة السفينة) (٥) ومن جهة اخرى ان النقل النهري اسهل واقل كلفة بالنسبة لضرائب المرور التي كانت تؤخذ من تجارة القوافل لضمان عدم التعرض لها وحمايتها في بعض الاحيان من قطاع الطرق .

ولكن ذلك لا ينفي ازدهار طريق القوافل الذي يمتد من هيت وحتى سوريا وبالاخرى مملكة ماري في الالف الثاني ق. م ومملكة تدمر فيما بعد في القرون الثلاثة الاولى الميلادية .

تاريخ نشوء طريق الفرات التجاري ، والتحويلات التي طرأت عليه :

ان اقدم ذكر لطريق الفرات يعود الى العصر النحاسي [٥٠٠٠ - ٣٠٠٠ ق. م] (٦) وربما المقصود به طريق القوافل والطريق النهري ايضا الا ان هناك من يرى ان افتتاح الطريق يعود الى عهد مملكة سوزا حيث استعملته لتجارة القصدير ، المادة الاساسية لصناعة الاسلحة في حلب بعد ان حطمت قوة اشنونا [٣٠٣٠ - ١٧٥٠ ق. م] (**) كبديل عن طريق الاشوريين المحاذي لدجلة (٧) .

ولكن الرأي الاول اقرب الى الصواب والدقة ويدعم ذلك بما افادتنا بهلقى الآثارية التي تعود الى دوري حلف [٥٠٠٠ - ٤٥٠٠ ق. م] والعبيد [٥٠٠٠ - ٤٥٠٠ ق. م] حيث تذكر ان العراقيين القدماء في عصر العبيد كانوا يجلبون الاخشاب من المناطق المرتفعة في لبنان عبر كركميش [قرقيسيا] الواقعة على الفرات ثم تطوف في نهر الفرات لتنتقل الى

اماكن احتياجها مع المجرى (٨) . وكانت العلاقات التجارية بين بلاد الرافدين ودلمون تعود الى عصر العبيد (٩) ، لذا يمكن القول ان تجارة الفرات من البحر المتوسط وحتى الخليج العربي كانت موجودة انذاك ، بل وقبل هذا التاريخ في العصر الحجري المعدني ، حيث وجدت معاملات تجارية تتم عن طريق المقايضة (١٠) ، هذا الى جانب صناعة القوارب والسفن الشراعية (١١) .

هناك رقم طينية تعود الى النصف الثاني من عصر الوركاء [العصر الشبيبه بالكتابي] تحوي الكثير من المعاملات التجارية (١٢) ، وفي هذا العصر ظهر التدوين الصوري (٣٧٠٠ ق.م) وكان احد اسبابه الحاجة الماسة لتدوين المستندات التجارية (١٣) . وهذا ينم عن وجود تجارة داخلية وربما خارجية مزدهرة منذ ذلك الوقت .

ولكن طريق الفرات لم يكن ثابتاً ، بسبب تغير مجرى الفرات عدة مرات خلال تاريخه الطويل ، وكان مركز هذه التحويلات بين هيت والخليج العربي ، اما شمال هيت فلم يتغير بتاتاً حتى وقتنا الحالي (١٤) .

وكان اقدم طور للفرات ، يعود الى العصر الحجري القديم حيث كان يمتد من هيت ثم يسير جنوباً ماراً بمنخفضات الرزازة الحالية ، فطار السيد جنوب كربلاء ، فبحر النجف ، فقرب مجرى الفرات الحالي حتى السماوه ، ومن ثم يتجه جنوباً الى ان يصل الخليج العربي من خلال خور الزبير الحالي (١٥) .

وحدث اول تغير له في حدود (٤٠٠٠ ق.م) من منطقة هيت ، واصبح النهر يمر بسيبار وكوثي ، ونفر وشروباك والوركاء واور ثم خور الزبير ليصب منفرداً في الخليج العربي (١٦) .

اما التغير الثاني فحدث في حدود الالف الثاني ق.م بسبب الترسبات الغرينية التي تراكمت في قعر النهر فادت الى تدفق مياه الفيضانات الى فرع بابل بحيث اصبح هذا الفرع المجرى الرئيس للفرات (***) ، فاصبح النهر يسير من هيت ثم الانبار ، كيش ، بابل ، شط الحلة الذي يمر بالحلة والديوانية حالياً (١٧) انظر الشكل رقم (١) .

وقد ادى هذا التحول في نهر الفرات ، الى اندثار المدن التي كانت تقع عليه ، فانتقل العمران والحضارة والتجارة الى المجرى الجديد فمدينتي شروباك واريبدو ، اصبحت مغمورة

بالمياه ، فانتقل العمران الى بابل ، اما مدن نمر واوروك ولارسه ، فكان عليها ان تأخذ مياهها من فرع يستمد مياهه من مجرى الفرات البابلي الجديد (١٨) .

وكاد الفرات في حدود القرن الرابع ق.م ان يتحول الى نهر عرف بنهر تاربا لوكات حسب المدونات البابلية ، او بالاكوباس (****) عند اليونان وهوشط الهندية الحالي (١٩) ، اذ قل منسوب المياه في نهر الفرات ، وبدأ نهر باللاكوباس يأخذ ثلثي ماء الفرات واصبح الماء شحيحاً في نهر الفرات ، ولكن الاسكندر المقدوني [٣٣٦ - ٣٢٣ ق. م] قام بسد هذا النهر ورفع منسوب مياه الفرات ، وذلك من اجل تسهيل سير سفنه في النهر نحو الجنوب (٢٠) .

اذ كان نهر الفرات صالحاً للملاحة التجارية منذ الالف الرابع ق.م كما اشرنا ويدعم ذلك النموذج الذي عثر عليه الباحثون لقارب شراعي من الفخار في اريدو جنوب وادي الرافدين (٢١) . بالاضافة الى النصوص الكتابية الصورية التي عثر عليها في الوركاء والتي يعود تاريخها ٣٤٠٠ ق.م . حيث توضح اشكال القوارب المعتمدة والمصنوعة من حزم القصب (٢٢) .

وتشير المعلومات ، ان الطريق في الالف الرابع ق.م ساهم في ازدهار التجارة بين مدن بلاد الرافدين وسوريا واصبحت سوريا بفعل هذا الطريق لها الدور الرائد في التجارة الدولية منذ ذلك الوقت (٢٣) .

وفي عصر فجر السلاسلات [٣٠٠٠ - ٢٣٧٠ ق.م] كان للمدن العراقية القديمة الواقعة على الفرات علاقات تجارية مع الخليج العربي وخصوصاً دلمون (٢٤) وممالك سوريا ومنها إبلا (*) ، حيث كانت تقوم هذه المدن بدور الوساطة بين الخليج العربي وسوريا ، ومن اشهر هذه المدن ، كيش (٢٥) .

باحجامها وفي الالف الثالث ق.م استمرت العلاقات التجارية بين اورودلمون ومكان (٢٦) بواسطة الفرات ثم الخليج العربي ، وكانت حمولة السفن بين اورودلمون تقدر بحوالي ٦,٥ طن تقريباً من المواد (٢٧) .

ويعتقد ان هناك رحلات تجارية بواسطة السفن بين الخليج العربي وسوريا وان ايمار [مسكنة] كانت احد الموانئ الرئيسية التي تقع على الفرات لمملكة إبلا في سوريا في حدود الالف الثالث ق.م (٢٨) حيث عثر على سفن تحمل اسم إبلا في مملكة إبلا ، لذا من المرجح ان

هذه السفن كانت تبخر في الفرات الى جانب خط القوافل التجاري الذي يربط إبلا ببلاد الرافدين خصوصاً كيش (٢٩) .

علماً أن اقدم الكتابات الصورية تخبرنا بوجود انواع متعددة من السفن انذاك وتسميتها وحمولاتها ، وان اغلب مدن العراق النهرية كانت لها موانئ واحواض لصناعة السفن حتى الخليج العربي (٣٠) .

ومن المواد التي تم تبادلها عبر هذا الطريق في الالف الثالث ق. م المنسوجات وسبائك الذهب ، والفضة والاشخاب (٣١) فضلاً عن استيراد النحاس من عمان (٣٢) وملوखा (٣٣) ، وكان لكل مادة من هذه المواد سعر معين ، حيث وجد ضمن المعاملات التجارية رقم طينية يعين اسعار كل من النحاس والفضة (٣٤) .

تأثير ملوك العراق القديم على طريق الفرات :

ان اغلب ملوك العراق سلكوا طريق الفرات تارة للسيطرة على طريق التجارة ومحطاته ، وتارة بمسير الجيوش من اجل تثبيت سلطة الدولة .

ففي عهد سرجون الاكدي (****) [٢٢٧٠ - ٢٣١٦ ق. م] وجه حملات عسكرية على طول طريق الفرات ، كان اغلبها من اجل السيطرة على طريق التجارة والمحطات التي تقع عليه (٣٥) ، لذا قام باخضاع كل المدن التي تقع عليه حتى غابات الارز في جبال الامانوس ومناجم الفضة في جبال طوروس لتأمين وصول الاشخاب والمعادن الثمينة الى سومر واكد (٣٦) .

كما قام بالسيطرة على ماري وابلا في سوريا (٣٧) وأسس أسطولاً تجارياً في الخليج العربي بعد استيلائه على الدويلات السومرية جنوب وادي الرافدين (٣٨) فوصلت سفنه الى دلمون (٣٩) وملوखा ومكان في الخليج العربي (٤٠) .

ويظهر ان سرجون عقد صفقات تجارية مع دول الخليج العربي انذاك حيث يذكر انه اشترى سفن من مكان وملوखा (٤١) .

وفي العهد الاكدي كانت بعض السفن البحرية تواصل رحلتها في نهر الفرات من منطقة الخليج العربي ، ويدعم ذلك نص اكدي يعود الى (٢٣٠٠ ق. م) (استخرج الحجر الاسود من الجبال عبر البحر الجنوبي واحملها في سفن وارسوها في ميناء اكد) (٤٢) .

حيث كان يستورد الحجر الأسود من مكان لأهميته في صناعة الاختتام الاسطوانية والاوزان . اما الأخشاب فكانت تستورد من دلون (٤٣) ، وكذلك من لبنان لاستخدامها في صناعة القوارب (٤٤) .

ولصلاحيّة الملاحة في نهر الفرات انذاك كان سرجون يتباهى بوصول سفن مكان وملوخا الى مرفأ اكد في مدينة اكد (٤٥) ، ومن اكد وصلت سفن سرجون الى سوريا (٤٦) بواسطة الابحار في نهر الفرات ، وساهمت الملاحة في نهر الفرات في دعم الاتصال بين مدن بلاد الرافدين في الجنوب والشمال ، فكانت السفن تنقل القار من هيت الى السومريين في الجنوب لاحتياجهم في مجال البناء والمشاريع الزراعية (٤٧) .

وهذا يؤكد ان العراقيين منذ ذلك الوقت يملكون مختلف انواع السفن ، كالسفن التي تسير مع مجرى الماء ، والسفن الشراعية والسفن التي تسير عكس مجرى الماء ، وانواع اخرى عديدة (٤٨) .

وان امتداد نفوذ سرجون الاكدي من الخليج العربي حتى البحر المتوسط (٤٩) يعني السيطرة على طريق الفرات بأكمله من الشمال وحتى الجنوب .

وفي عهد نرام سين [٢٢٩١ - ٢٢٥٥ ق. م] نال طريق الفرات اهتمام هذا الملك ، فوصل نفوذه الى الخليج العربي (٥٠) وجبال الامانوس في لبنان (٥١) ، وقد وجد المنقبون حصناً يعود الى عهد ذلك الملك في منطقة تل براك (قرب الحدود السورية (٥٢) في منطقة نهر الخابور (٥٣) ويرجح انه كان موقعاً استراتيجياً من اجل السيطرة على تجارة طريق الفرات المؤدي الى الجنوب (٥٤) .

وهذا يؤكد مدى عناية الدولة الاكديّة في ضمان السيطرة على الطريق التجاري الذي يربط العراق بسورية ثم البحر المتوسط (٥٥) .

وهناك اشارة تذكر ان شاري كلشاري [٢٢٥٤ - ٢٢٣٠ ق. م] خليفة نرام سين وصل جبل البشري وهو يطارد الاموريين (٥٦) . وهذا يعني انه سلك طريق الفرات عبر البادية السورية علماً ان جبل البشري كان مصدراً لاستيراد الحجارة (٥٧) ، اذن لربما لأهمية المنطقة تجارياً دفع الملك المذكور ، اجتياز الصحراء القاحلة من اجل القضاء على الاموريين وفرض هيمنتهم عليهم .

وفي عهد سلالة أور الثالثة كانت العلاقات الاقتصادية قوية جداً بين بلاد الرافدين وسوريا (٥٨) وبين أور والخليج العربي (٥٩) ومن الطبيعي كان لطريق الفرات الدور في ذلك . وكانت التجارة تتم بالمقايضة وهو استبدال المنسوجات والاصواف والجلود والزيت بمعدن النحاس والعاج (٦٠) والاحجار الكريمة الديوريت الصلب الاسود الذي كان يجلب الى اور بواسطة السفن من مكان (٦١) وملوفا (٦٢) .

وقد تدهورت هذه التجارة ، ابان الاحتلال الكوتي لبلاد الرافدين الا ان اورنمو [٢١١٣ - ٢٠٠٦ ق . م] حاكم سلالة أور الثالثة عمل على اعادتها ، عندما اهتم بتحسين الطرق والمواصلات واعادة الصلات التجارية مع مكان (٦٣) .

اما كوديا فقاد حملة عسكرية وصلت حتى ايماروشمال سورية (٦٤) ، وبقيت العلاقات التجارية قوية بين مدن جنوب العراق وسوريا (٦٥) ، لان سوريا لا تزال مصدراً للخشب والحجارة التي يستخدم في بلاد الرافدين ، فكان يجلب من هناك لاجراض العمارة والبناء (٦٦) .

ونظراً لأهمية هذا الطريق ، شهد تنافس بين قوى وممالك من اجل السيطرة عليه ، ففي نهاية الالف الثالث ق . م ظهر على الساحة صراع وتنافس قوي بين مملكة ايسن ولارسه في جنوب بلاد الرافدين ، وكانت السيطرة على التجارة احد اسبابه الرئيسية (٦٧) .

وعندما اصبحت السيطرة الى لارسه في حوالي (١٩٠٠ ق . م) في بداية الالف الثاني ق . م ، اعادت علاقاتها مع دلمون وكانت اور الميناء الرئيس للدخول الى بلاد ما بين النهرين ، وقد وجدت مجموعة من الرقم الطينية الخاصة مع دلمون في هذه المدينة (٦٨) وعندما اصبحت ايسن قوية وفرضت سيطرتها على طريق الفرات وخصوصاً من الخليج وحتى وسط بلاد الرافدين ، لانه يمثل الشريان الحيوي لسومر ، فضلاً عن تنشيط العلاقات التجارية مع دلمون (٦٩) .

تجارة القوافل وطريق هيت - البحر المتوسط :

تعتبر الحمير من اقدم وسائل النقل في التجارة ، وقد كان الاموريين من بين الاقوام العربية القديمة التي استخدمت الحمير في تنقلاتهم وحمل تجارتهم وفي حدود الالف الثاني ق . م (٧٠) ، وقد سبقهم في ذلك السومريين ايضاً ، فقد جاء في احد النصوص

السومرية التي تعود للفترة (٢٧٠٠ ق. م) فذكر ان قافلة من الحمير ارسلت اكياساً من الشعير الى الاراضي المرتفعة (٧١) وهذا يؤكد مدى العلاقات التجارية القوية القائمة بين الاموريين والسومريين آنذاك .

وكانت الحمير خلال الالف الثاني ق. م ، هي الوسيلة الوحيدة لعبور الصحراء خلال تلك الفترة (٧٢) ، ولم يكن الحمار منفرداً في نقل التجارة لبعض المناطق بل شاركه الحصان والبغل والثور وفي مراحل اللاحقة العربات (٧٣) .

وفي اواسط القرن الثامن عشر ق. م ظهر الحصان كواسطة نقل جديدة (٧٤) اما الجمل الذي كان العمود الفقري في التجارة الدولية ، وتم تدجينه في بداية الالف الثاني ق. م ، واستخدم بالتجارة في مطلع الالف الاول ق. م ، وتبقى شهرة تجارة القوافل مرتبطة به للصفات والمزايا التي يتفرد بها .

فالجمال يمتاز عن البغل لانه يحمل ضعف حمولة البغل ، حيث تصل قدرته الجمل (٥٠٠ كيلو غرام) وتسير الجمال مساحة (٤ كم) بالساعة ، كما لها القدرة على تحمل العطش لمدة عشرين يوماً وتسمى تلك الابل بالابل الجوازي ، فضلاً عن صفات ومزايا جعلته سفينة الصحراء (٧٥) .

وبالنسبة لطريق القوافل من هيت صعوداً فإنه لم يتغير على مدى العصور القديمة لعدم تغير الفرات في هذه المنطقة كما اشرنا وكان هناك طريقان للقوافل :

الطريق الاول ينطلق من منطقة الفرات الاوسط من عانة (٧٦) في حين يرى طه باقر ان الطريق ينطلق من اكد او سيبار ثم يسير بمحاذاة الفرات ليمر بالمحطات رايبقم (الرمادي) هيت ثم عانة ليصل ماري (تل الحريري) او ميناء ايمار الذي يقع على الفرات ، ثم يخترق الطريق الى سوريا ليصل الى حلب ثم يذهب الى البحر المتوسط (٧٧) . وكان هذا الطريق يجنب التجار مشقة الصحراء الا انه من ناحية اخرى يعد اطول الطرق وابعدها (٧٨) . اما الطريق الثاني ينطلق من عانة ويمتد عبر البادية الى تدمر ثم قطنة ثم يتقاطع مع الطريق القادم من الشمال أي من حلب المتجه جنوباً نحو فلسطين والبحر المتوسط (٧٩) .

ورغم وقوع تدمير وقطنة في الصحراء لكنها اعتمدت تجارة الفرات ، وتدمير من المحطات التجارية ومفرق طرق تجاريه تربط الشرق بالغرب والشمال بالجنوب ، وتقع في منتصف الطريق بين الفرات والبحر المتوسط (٨٠) .

وكانت مركزاً للاموريين منذ الالف الثاني ق.م (٨١) لذا يمكن ان نستشف وصول نفوذ الملك الاشوري تجلات بلاسر الاول [١١١٥ - ١٠٧٧ ق.م] الى تدمير لم يكن فقط للقضاء على الاموريين (٨٢) فحسب ، وانما لاحكام السيطرة على هذه المحطة التي اختارها الاموريين مركز لهم لاهميتها التجارية .

اما قطنة هي المحطة الاخرى ، التي استفاد منها تجار طريق الفرات فقد اشير الى ان تجار من ارض بابل وعانه وصلوا لها (٨٣) ، علماً ان قطنة كانت مزدهره وكانت لها علاقات تجارية مع ماري (٨٤) ، فمن الطبيعي ان تقوم بالتبادل التجاري بين بضائع بلاد الرافدين والشرق وبضائع بلاد البحر المتوسط .

وكانت هناك رحلات تجارية بين بلاد الرافدين وماري عندما كانت ماري تحت سيطرة الاشوريين في النصف الاول من القرن الثامن ق. م وقطنة عبر البادية ، ويؤكد ذلك رسائل الملك الاشوري شمشي ادد الاول [١٨١٤ - ١٧٨٢ ق.م] الى ابنه يسماخ ادد الذي كان يحكم ماري والتي ينصحه بها ، ان يبحث بانتباه عن امكنة المياه والاسراع بتنظيمها ، لان القوافل انذاك تعتمد على الحمير التي تحتاج الى نوعية خاصة من المياه (٨٥) .

وفي تلك الفترة نشطت العلاقات التجارية مع مملكة ماري ، بشكل ساهم في ازدهار تجارة طريق الفرات كما سنشير لاحقاً .

أهمية طريق الفرات عند التغير الثاني :

بعد تغير نهر الفرات الى بابل ، ظهر طريق تجاري جديد ، في الالف الثاني ق.م كما اشيرنا ، فبرز ملوك هذه المرحلة يتنافسون من اجل السيطرة عليه وعند مجيء حمورابي الى السلطة في بابل [١٧٩٢ - ١٧٥٠ ق.م] قام بحملات عسكرية على المدن السومرية التي تقع على الفرات في الجنوب (٨٦) ثم ابيقوم (الرمادي) (٨٧) وماري في الشمال (٨٨) ، التي كانت تشترك مع بابل في السيادة على الفرات (٨٩) ثم اهتم هذا الملك بالتجارة لجلب الاحجار وأنواع الأخشاب العطرية التي لا وجود لها اطلاقاً في بلاد

الرافدين (٩٠) . ويذكر في عهد هذا الملك ، كانت السفن التي لا يقل عدد ملاحيها عن تسعين ملاحاً تمر الفرات صاعده ونازله (٩١) وقد وسعت وطبقت قوانين النقل ، التي كانت سابقاً وضعت في شريعة اشنونا (٩٢) ثم حددت اجور ذلك النقل في شريعة حمورابي (٩٣) كما خضعت التجارة لرقابة الحكومة ، في حين ان المعابد كانت هي المسيطرة على الشؤون التجارية في العهود السومرية الاولى (٩٤) .

وسلك طريق الفرات الحثييين عندما ارادوا احتلال بلاد الرافدين حيث احتلوا كركميش واتجهوا جنوباً نحو بابل (٩٥) .

اهتم الاشوريون بالتجارة عبر الفرات ويظهر ذلك واضحاً ، حيث نشطت تجارة الاشورين مع الهند عن طريق الخليج العربي (٩٦) وكذلك وصل نفوذ الاشوريين الى بلاد الشام لهدف تأمين الطرق التجارية للوصول الى المواد الاولية (٩٧) .

ونال طريق الفرات اهتمام ملوك اشور ، ففي عهد ننورتا الاول [١٢٤٤ - ١٢١٨ ق. م] فتح ماري وعانة ورايقوم على الفرات وانتصر على الاخلامو (*****) (٩٨) ، وكانت هناك علاقات تجارية بين ماري واشور ، فتذكر كتابات ماري ان القوافل التجارية كانت تنقل السلع والاشخاب والبضائع من قطنة الى مكان ما على ضفاف الفرات ، ويرجع كركميش حتى تصل الى نينوى في بلاد اشور (٩٩) .

وفي نهاية الالف الثاني وبداية الالف الاول ق. م ، اضطرت التجارة عبر بلاد النهرين وسوريا ، بسبب ضغط الاراميين الذين توغلوا في بابل واشور (١٠٠) ، الا ان الملك ادد نيراري الثاني ٩١١ - ٨٩١ ق. م في العهد الاشوري الاخير ، استعاد بلاده من حكم الاراميين ، واهتم بطريق الفرات التجاري ، وأسس بعض المحطات التجارية المحصنة عليه وخصوصاً في منطقة الخابور ، من اجل النهوض بالتجارة (١٠١) .

وفي عهد شلمنصر الثالث [٨٥٨ - ٨٢٤ ق. م] ، كان طريق الفرات ابتداءً من الخليج العربي (١٠٢) وبابل وحتى البحر المتوسط ضمن سيطرته الاقتصادية والعسكرية (١٠٣) . اما سنحاريب الذي حكم [٧٠٤ - ٦٨١ ق. م] فقد اهتم بالتجارة وبنى اسطول ضخمة في تل بارسيب (تل احمر) التي تقع على الفرات في سوريه والبحرية نحو الجنوب (١٠٤) .

وقد سلك سنحاريب طريق الفرات اثناء توجهه للهجوم على عيلام وهناك نص يذكر (اركبت قطعاتي العسكرية المفضلة في سفن وجنودي نزلوا الفرات في سفن ، انا سافرت على الارض مجاور لهم) (١٠٥) كما وصل نفوذه الى دلمون في الخليج العربي (١٠٦) .

كما اهتم اسرحدون [٦٨٠ - ٦٦٩ ق . م] بطرق التجارة ومنها طريق الذي يربط بابل بسوريه ، لاهميته في رخاء بابل (١٠٧) .

وفي العهد البابلي الجديد [الكلداني] [٦٢٦ - ٥٣٩ ق . م] ازدهرت التجارة ، ونال طريق الفرات الاهتمام ، فقد بنى نبوخذ نصر الثاني [٦٠٤ - ٥٦١ ق . م] مرفأ في المستنقعات الجنوبية ، وبنى ترديدون غرب الفرات بهدف توسيع التجارة مع الهند عن طريق الخليج (١٠٨) ومن الواضح ان تجارة طريق الفرات كانت مزدهراً جداً ، لان التجارة درت ثروات ضخمة على بابل وكيش ورفعت مستوى المعيشة وساهمت في رفاهية البابليين الذين كانوا يتاجرون الى جانب السلع بتجارة العبيد (١٠٩) .

وسلك طريق الفرات المرتقة اليونان في جيش كورش الاصغر بن داره الثاني [٤٢٣ - ٤٠٥ ق . م] سنة ٤٠١ ق . م ، وسلكوا الضفة اليسرى من الفرات الاوسط في اتجاههم لبلاد بابل وكان في هذه الحملة الرحالة المؤرخ الاغريقي (زينفون) الذي سجل الرحلة في كتابه (حملة العشرة الاف) الحملة على فارس (١١٠) .

ومن الواضح ان طريق الفرات كان ماهولاً في عهد الاسكندر المقدوني لانه سلك هذا الطريق اثناء توجهه الى بلاد الرافدين (١١١) . ويذكر اريان بيرون ، ان الاسكندر عندما اراد بناء اسطول له ، قام بنقل سفن على هيئة قطع واوصال حتى تفسح (*****) وعندما جمعت وصارت سفناً ابجرت حتى وصلت بابل ، عبر الميناء الذي شيده ، والذي كان يستوعب الف سفينة حربية رأسية كما شيد قرب الميناء مرسى (١١٢) ثم حسن الملاحة في الفرات كما اشرنا وواصل رحلته في نهر الفرات ومن اجل الوصول الى الخليج العربي ثم الهند (١١٣) وعند ابجار في الفرات وصل الاسكندر الى منطقة تعرف بالبطنان فشيد مدينة خاركس او ميسان لاسباب كثيرة كان احدها ، ان تكون هذه حلقة الوصل بين بابل والخليج العربي (١١٤) ، وقد لعبت هذه المدينة دوراً بارزاً في ازدهار تجارة الفرات رغم وقوعها على نهر دجلة ، حيث كان لها مرفأ على الفرات ، رأس خط الملاحة على الخليج العربي (١١٥) .

ويبدو ان الملاحاة في نهر الفرات كانت انذاك صعوداً ونزولاً ، حيث يذكر احد المؤرخين القدماء ويدعى (ارسطوبولس) ، انه وجد في بابل اسطول نيرخوس قائد الاسكندر الذي مخر عباب بحر فارس [الخليج العربي] الى الفرات صعوداً (١١٦) .

وعند وفاة الاسكندر وتقسيم إمبراطوريته نشأ صراع بين السلوقيين والبطالمة ، حول امتلاك الطرق التجارية فانتهى هذا الصراع لصالح السلوقيين ، سيطروا على طريق الفرات وخصوصاً طريق القوافل بابل - تدمر - دمشق - الصالحية (١١٧) - انطاكية (١١٨) .

ورغم ازدهار التجارة عبر هذا الطريق الا انه توقف فترة من الفترات بسبب بعض الازمات السياسية ، ومنها مثلاً انشغال الحكام الفرثيين [٢٥٠ ق.م - ٢٢٦ م] بالصراع داخل البلاط ، ادى الى عدم استقرار الامن في ربوع الامبراطورية ، فاصبح الطريق غير امن ويكلف التجار الاموال الطائلة من اجل دفع ضريبة المرور لذا توقفت التجارة عبر هذا الطريق واستعاض عنه بطريق اخر ، هو الطريق الصحراوي الذي يمر غرب الجزيرة العربية ، والذي يربط خاراكس - جرها - البتراء ، وكان هذا الطريق تحت سيطرة الانباط (١١٩) ، وكذلك عند ضعف السلوقيين في القرن الثاني ق.م ادى ببعض الدويلات السورية في شمال سورية الى البروز بسبب الطمع والخصومات فيما بينها ، وبسبب ذلك اصبح طريق الفرات الى شمال سورية غير امن واكثر صعوبة ، لذلك توقفت التجارة من خلاله وتحولت نحو طريق القوافل تدمر (١٢٠) انظر الشكل (٦) .

المعاملات التجارية :

اهتم العراقيون منذ القدم في تنظيم شؤون التجارة ، وقد وضعت لها قوانين خاصة بها ، ففي حدود ٢٠٠٠ ق.م كان القانون ينص على ان كل صفقة تجارية مهما كانت صغيرة يجب ان تسجل وان تختتم من كلا الطرفين المتعاقدين والشهود وكان كل رجل يحمل ختمه حول عنقه ، وكان هذا الختم مصنوع من الصين بهيئة اسطوانية منقوش عليها مناظر دينية او صور من الحياة الاجتماعية ، انظر الشكل رقم (٧) ، وعندما تكون الوثيقة جاهزة يدحرج كل واحد من الطرفين المعنيين والشهود اسطوانة على الطين الرطب ويكون النقش البارز الذي يظهر بفعل تدحرج الختم هو التوقيع (١٢١) .

وكانت الامور التجارية في بابل تنجز قرب بوابة المدينة ، وكان الكاتب العمومي (كاتب العرائض) يجلس هناك لاجل عرض خدماته متى طلب منه ذلك ، وكان يمسك بيده قطعة خشب بهيئة قلم فعندما يأتي اليه الاطراف بعد ان يكونوا قد اتفقوا نهائياً فيما بينهم وشرحو للكاتب طبيعة معاملتهم ، تتحرك يد الكاتب بسرعة فائقة مقلباً قلم الخشب او القصب اقلياً وعمودياً في حركات سريعة وسرعان ما تغطي رقيقة الطين كتابة جميلة ، ويعتقد ان المتعاقدين كانوا يثبتان توقيعهما اسفل رقيم الطين وفي بعض الحالات كانت تعمل نسخة مكررة من الرقم كي يكون عند كلا الطرفين نسخة (١٢٢) .

وقد استخدم العراقيون القدماء المراسلات التجارية التي ظهرت بشكل الواح من الطين وينتقل عن طريق القوافل والبريد ، وقد استخدمت هذه الرسائل للدلالة على تسليم البضائع مثلاً (١٢٣) . اما من اهم المعاملات التجارية ، النقود ، والمصارف ، والقروض . كان الشيفل عند البابليين هو اقدم وحدة للتعامل النقدي في التاريخ ، حيث يرجع تاريخ التعامل بالشيفل الى العهود السومرية والاكادية بحدود الالف الثالث ق. م ، وقد استمر التعامل بهذه الفنة تارة كوحدة للوزن وتارة كوحدة نقدية حتى عصور متاخرة (١٢٤) .

واهتم العراقيون القدماء باعمال الصيرفة ومؤسساتها باعتبارها الوجهة الاكثر فاعلية في ترويج وتوسيع قنواتها الداخلية والخارجية ، وقد تقدمت الصيرفة تقدماً عظيماً بالقياس الى العلوم والفنون الاخرى (١٢٥) ، ومن اشهر المصارف في بابل مصرف ، موارشو ، حيث مارس هذا المصرف تجارة الصيرفة خلال فترة طويلة تقرب من القرن ، حيث انشا في نضر الواقعة بالقرب من بابل وعلى صلة بمدينة سبيار الواقعة على احد افرع الفرات (١٢٦) .

وكذلك هناك مصرف اينازير وهذا المصرف كان بمثابة شركة تمويل وصيرفة يساهم في دعمها وادارتها مجموعة من الافراد وقد اهتم العاملون في هذه المؤسسة بتجارة الذهب والنحاس الخام واستيراد العاج وحجر الديوريت من موانئ خليج فارس لمتطلبات السوق الداخلية ، وكان لهذه الشركة وكالات خارج بلاد الرافدين تتوسط في شراء المعادن ونقله على ظهور الحيوانات والسفن السائرة في نهر الفرات (١٢٧) .

ومن المؤسسات الصيرفية الاخرى ، مصرف ايجيبي ، وقد انشأت في سبيار ، وقد عرفت هذه المؤسسة بنشاطها التجاري الذي شمل انحاء كثيرة من الامبراطورية البابلية وخاصة في عهد نبوخذ نصر (١٢٨) ، وكان ايجيبي هو مؤسس لهذا المصرف ، وهو تاجراً ثرياً ،

عقد الكثير من الصفقات التجارية ، ومنها تجارة الرقيق ، الى جانب ذلك كان يقوم باعمال مالية ويعقد قروض لقاء رهون (١٢٩) .

وعندما جاء احفاد ايجيبي جعلوا من مؤسستهم اول مصرف في الامبراطورية طيلة ثلاث قرون تقريباً وكان مركز صيرفتهم الثابت في سيبار ، وقد ساعد هذا الموقع ، انهم استخدموا الفرات واسطة للاتصال بالمدن المهمة والمراكز التجارية الواقعة في الجنوب وفي الشمال في اسيا الصغرى وعلى شرق البحر المتوسط (١٣٠) .

اما القروض ، اهتم بها العراقيون القدماء لاهميتها في حياتهم الاقتصادية ولاسيما في مجال الزراعة والتجارة ، لهذا وضعت لها القواعد والاصول سواء من حيث استخدامات القرض او من حيث اسعار الفائدة الجارية عليه (١٣١) .

ومن اجل ازدهار التجارة وتأمين وصولها الى اماكنها بسلام كان ضمان وتأمين طرق المواصلات احد المهام الرئيسية لدى العراقيون القدماء ، سواء في عهد الامبراطورية البابلية او الاشورية وذلك من خلال الحملات العسكرية التي استهدفت حماية الطرق من الاعتداء واطلاق حرية التجارة (١٣٢) وانشاء محطات ووضع حاميات في تلك المحطات ، وهناك محطات كثيرة جداً على طريق الفرات لكن سنذكر ابرز تلك المحطات التي كان لها تأثير كبير جداً على تجارة الفرات وذكرت بكثرة في المصادر التاريخية .

(١) فلوجميا (فلغاشيا - الكفل) :

تقع هذه المدينة في خارطة بطليموس على فرع نهر الفرات (البالوكباس) وهو موضع غير بعيد عن موقع الكوفة الحالي (١٣٣) .

اسسها الملك الفرثي فلغاش الاول [٥١ - ٧٨ م] على نهر بالفرات (١٣٤) بالقرب من بابل لادراكه اهمية التجارة الدولية لتعزيز اقتصاده فانشأها لتكون ميناء ومحطة للقوافل تنافس وتضعف سلوكية التي كانت تمر بها التجارة المرتبطة بموانئ ميسان (١٣٥) ولتكون محطة للتجارة القادمة من الهند والشام واسيا الصغرى (١٣٦) .

وقد كان لبناء هذه المدينة في القرن الاول ق.م الاثر الاكبر في افول نجم مدينة بابل (١٣٧) .

وردت فلغاشيا باسم ولجاشيا في النقوش التدمرية (١٣٨) ، وكذلك فلوجوسيا (Vologasia) (١٣٩) ويرجح انها (مغشيا) التي وردت في كتب البلدانيون وانها تقع بين واسط والكوفة (١٤٠) ، وجاء ذكر هذه المدينة في نقش تدمري على تمثال يعود لتاجر تدمري اقامه له تجار تدمر في مدينة فلوجوسيا عام (٢٤٦ م) (١٤١) حيث كان التدمريون يتاجرون مع هذه المدينة (١٤٢) ويحملون اليها بضائع الشام وسواحل البحر المتوسط وينقل منها الى تدمر ، بضائع الهند وايران وبلاد الرافدين (١٤٣) .

وكانت القوافل تنقل من فورت ثم فلغاشيا ثم تدمر (١٤٤) ، وكانت هذه المدينة في زمن الابطاطرة الرومان الانطونيين تابعة لمملكة ميسان (١٤٥) ، ولسيطرة هذه المدينة على التجارة ، قامت الملكة زنوبيا ببناء مدينة زنوبيا في منطقة نفوذها على الفرات لهدف اذلال مدينة فلغاشيا (١٤٦) .

(٢) هيت :

تقع بالقرب من الضفة الغربية للفرات ، اشتهرت منذ القدم ، بانتاج القير والزيت ، وقد ورد اسمها في المصادر السومرية باسم دل - ول او ولي (١٤٧) او ولد (١٤٨) . وفي اللغة الاكدية سميت (اتو) وتعني القير في المصادر الكلاسيكية باسم (اس) وفي تاريخ هيرودتس (IS) (١٤٩) او (اد) (١٥٠) (وبوليس) (١٥١) . وسميت ايضا باسم داكير وهي كلمة سريانية تعني الموضع الذي يخرج فيه القار من الارض (١٥٢) .

اما سيدورس الكرخي ذكرها باسم ايبولس او اس وقال عنها فيها ينابيع قار وهي على بعد ستة عشر فرسخاً (١٥٣) ورد ذكر هيت في عهد الملك الاشوري توكولني الثاني عام ٨٨٥ ق. م . وانه قد خيم بالقرب من عبوت القار مقابل (اد) (هيت) وكان في جهة الغرب والجنوب الغربي منها ، مقالع قديمة لاحجار كانت تجلب لغرض البناء والتبليط واقامة السلود (١٥٤) .

ويعتقد افرام منصور ، انها كارماند التي ذكرها زينفون في كتابه حملة العشر الاف ، وان اسمها مركب من كلمتين كاروتعني القار وماند الفارسية التي هي صفة تلصق باواخر المسميات (١٥٥) .

(٣) عانة او عانات :

وهي واحدة من محطات القوافل المهمة وبلدة مشهورة بين الرقة وهيت (١٥٦) ، تقع على الشاطئ الغربي للفرات ، محصورة بين النهر والتلال المرتفعة على ضفته (١٥٧) .

عرفت بـ (أنات) Anat و (Hna - Tl , An - at) في الكتابات المسمارية وخـ. نا (H- na) و خانات في الكتابات البابلية القديمة وقد كانت مركزاً لاقليم ومملكة في الفرات الاوسط يحمل اسم عانة او خانة ، امتدت على ضفاف الخابور والفرات (١٥٨) .

وورد هذا الاقليم في المصادر الاشورية باسم سوخي ، وقد اخذت منها الجزية زمن الملك الاشوري توكولتي ننورتا الثاني (٨٨٩ - ٨٨٤ ق. م) وخضعت عانة ايضاً لسلطة حمورابي حينما فتح مدن الفرات الاوسط (١٥٩) وردت عانة في المصادر اليونانية والرومانية بصيغة (اثاثا) (١٦٠) او (ناتو) او (Ahatha) .

اما عند العرب جاءت بصيغة عانة او عانات (١٦١) .

كما ورد ذكرها في كتابات الملك الاشوري تجلات بلاسر الاول (١١١٢ - ١٠٧٤ ق. م) خلال الالف الثاني ق. م وانها قد خضعت لسيطرته (١٦٢) .

وعانه في احد الرسائل التي اكتشفت في مسكنه (ايمار) في القرن (١٤ - ١٣ ق. م) تذكر ان والي بلاد سوخي (عانه) قام بنهب بلاد قطنه ، التي تقع في الصحراء واستفادت من طريق الفرات التجاري (١٦٣) .

وقد حكم عانة عدة ملوك ، فقد عثر الباحثون على نصوص تعود الى العهد البابلي الحديث لنينورتا - كودوري - اوصر حاكم سوخي وماري ، وهذه النصوص تكشف نسب هذا الحاكم واعماله ومنها اقامة مخافر للحراسة وتحصينات عسكرية على الطرق التجارية ووضع حاميات ، من اجل حماية مصالح بلاده والمحافظة على موقعها التجاري العام (١٦٤) .

كما ورد اسم عانه في كتابات اسيد ورس الكرخي في القرن الاول ق. م في كتابة المنازل الفرثية ، وكانت عانه في المنزل السابعة والعشرين من المنازل الفرثية ، وقد وصفت عانه بانها جزيرة في الفرات طولها اربع ستاد (*****) فيها مدينة وهي على اربعة فراسخ (١٦٥) .

ولأهمية المدينة تجارياً حتى القرون الميلادية ، وضع التدمريون في القرنين الثاني والثالث الميلاديين حاميات لهم في هذه المدينة للسيطرة على طريق الفرات ، وقد وجدت اثار كثيرة في هذه المدينة تؤكد مدى الصلات التجارية الواسعة بين المدينتين ، وان عانه في فترة من فتراتها كانت تابعة لتدمر (١٦٦) .

وقد ورد ذكر عانه في النقوش التدمرية كالنقش المرقم (73 و 24) (١٦٧) والنقش (BS III 51) (١٦٨) وكانت هذه النقوش على تماثيل لقواد قوافل كانوا يقودون القوافل التجارية من عانه الى تدمر (١٦٩) .

وكان هنالك إهداء مذبحين للاله يشع القوم حامي القوافل من قبل احد فرسان حامية تدمريه في عانه وذلك في عام (١٢٣ م) وورد ذكر عانه في كتابات المؤرخ اليوناني اريان فلافيوس وان الامبراطور تراجان مربعانه اثناء إبحاره بأسطوله في الفرات ، ووقعت عانه تحت نفوذ الفرس الساسانيين في عهد سابور الثاني (٣٠٩ - ٣٧٩ م) وفي سنة ٣٦٣ م حاصرها الروم والحقوا بها إضرار كبيرة ولكن ظلت بيد الفرس . وفي القرن السابع للميلاد ، كانت مقر أسقف لقبيلة الثعلبية (١٧٠) .

(٤) ماري (تل الحريري) :

تقع على بعد (١١ كم) شمالي غربي البوكمال السورية انظر الشكل رقم (٨) ، وكانت قديماً عاصمة الفرات الاوسط ، وصلت قمة ازدهارها في الالف الثالث والثاني ق.م (١٧١) . وهي واحدة من مدن الموانئ التي تمر بها الرحلات التجارية في نهر الفرات (١٧٢) . ويرى ساكران بداية استيطان ماري اواخر عصر جمدة نصر من قبل موجه ساميه جاءت من شبه الجزيرة العربية (١٧٣) وسكنت ماري من قبل الاشوريين والسلوقين والبارثين والساسانيين ولكن اثارها الهامة تعود الى الالف الثالث والثاني ق.م (١٧٤) ، وكانت هذه المدينة مركزاً هاماً للتجارة في العالم القديم لوقوعها على طريق الفرات التجاري الذي يربط الشرق بالغرب ، فسيطرت على طريق القوافل واغتنت من المكوس ، واستطاعت ان تنشأ حضارة من ازهر حضارات الالف الثالث والثاني ق.م (١٧٥) .

وذكرت ماري في الرقم الفخارية التي وجدت في نيبور وكيش منذ حوالي منتصف الالف الثاني ق.م (١٧٦) ، وكانت ماري من المراكز المهمة لصناعة القوارب والسفن التي تستخدم لغرض التجارة ونقل البضائع بين ماري وبابل (١٧٧) . وبقيت كذلك الى ان استولى عليها حمورابي في الالف الثاني ق.م واخذ ممتلكاتها لكي يقضي على احتكارها لتجارة الفرات ثم فتح الطريق امام قوافله التجارية لتصل الى البحر و جبال الارز ومناطق النحاس والذهب لتبقى بابل لوحدها عاصمة العالم القديم (١٧٨) .

(٥) دورا اوريس :

تقع في موقع متوسط بين عاصمتي سوريا وبلاد الرافدين على هضبة صخرية تشرف على الفرات ويحيط بها واديان سحيقان (١٧٩) وهذا الموقع منحها خصائص دفاعية ادت الى جذب انظار العرب والاموريين والاراميين والاشوريين وجعلها مركزاً دفاعياً هاماً في العصور القديمة (١٨٠) .

وأست مدينة دورا من قبل اول ملوك السلالة السلوقية سلوقس الاول (نيقاطور) [٣١٢ - ٢٨٠ ق . م] (١٨١) وكانت حصناً للجنود .

ويعتقد ان لفظة دور هي لفظة ارامية (١٨٢) في حين يذكر ان اسمها مشتق من كلمة دور الاشورية التي تعني القلعة او الحصن لانه في العهد الاشوري شيدت الكثير من الحصون على ضفاف الفرات من اجل حماية طريق القوافل وكانت دور احد هذه الحصون (١٨٣) . اما يوريس هو اسم البلدة التي ولد فيها سلوقس في مقدونيا (١٨٤) ولكن هناك من يختلف في معنى كلمة دور ويرجعها الى انها اكادية ثم اضيف اوريس تخليد لذكرى مكان ولادة سلوقس في مقدونيا (١٨٥) .

اما سيدورس الكرخي ، فقد اسمها (دورنيقانورس) وذكر ان المقدونيين هم من اسسها وتعرف باليونانية ، (يورويس) وتحتل المنزلة الثانية والعشرين من كتابه (١٨٦) .

وقد كانت دور في عهد السلوقين كمستعمرة لحماية الطريق التجاري ، طريق الفرات ولتكون محطة لاستراحة القوافل التجارية (١٨٧) وسرعان ما ازدهر الموقع او المحطة في بداية العصر الهلنستي [٣٣٣ - ٦٤ ق . م] الى مدينة (١٨٨) وسوقاً تجارياً هاماً ، وقد بلغت المدينة

قمة ازدهارها وذروتها كمركز للقوافل في عهد الفرثيين (١٨٩) الذين استولوا عليها في اوائل القرن الاول ق.م (١٩٠) وقد استخدم الرومان دور يوريس عندما اصبحت تابعة لهم كمعقل على حدود الامبراطورية الرومانية من جهة الفرات (١٩١) واوكل هادريان (١١٧-١٣٨ م) حكم مدينة دور الى تدمير (١٩٢) لذا كانت في طليعة المدن التي خضعت لحكم مملكة تدمر واصبحت من معاقلها المهمة (١٩٣) وورد اسمها في نقوشهم باسم Dowr (١٩٤) ، وقد ترك التدمريون مهمة حراسة الخانات التي اقاموها على طريق الفرات التجاري الى كرايس الرماة التدمريين لحماية القوافل من لصوص الطرق ومنها الكرويس الواحد والعشرين الذي كان مرابطاً في دور (١٩٥) ، وقد اختصت قبيلة بني متي التدمرية (وهي من اشهر قبائل تدمر بفن الرماية) بحماية دور (١٩٦) وهذا يؤكد اهمية المدينة لديهم .

وعندما احتلتها الساسانيون سنة ٢٥٦ م قاموا بتهديمها وتخريبها فاصبحت جزءاً من الصحراء ، وخرائبها اليوم تدعى بالصالحية (١٩٧) .

(٦) كركميش (جرابلس) :

تقع على الفرات جنوب مدينة دير الزور (١٩٨) وانظر الشكل رقم (٢) ، وهي من المدن المهمة التي كانت تسيطر على معبراً ذكر بكثرة في المصادر والمدونات المصرية (١٩٩) ، وبالتحديد عندها يقطع ، الطريق التجاري القادم من وادي الرافدين طريق دجلة الذي يأتي من نينوى - تل حلف - حران - كركميش (٢٠٠) وتقع كركميش عند التقاء الخابور بالفرات شمالاً (٢٠١) .

وقد عرفت كركميش بعدت اسماء ، كركسيا (٢٠٢) ، قرقسيا (٢٠٣) ، وعند الاغريق عرفت بكركيون (Kirkesion) اما الرومان فاسموها (Cerusium) (٢٠٤) .

ولاهمية كركميش ، وقعت تحت سيطرة المصريين بعد سقوط اشور وذلك من اجل السيطرة على التجارة ولكن بمجنئ نبوخذ نصر الثاني الى الحكم في بابل ، خلس هذه المدينة من سيطرة المصريين لاهميتها التجارية (٢٠٥) .

دور وتأثير بعض الدول العربية على طريق الفرات :

لقد لعب الفرات دوراً كبيراً في ازدهار بعض الدويلات العربية ، كما لعبت دويلات أخرى في ازدهار هذا الطريق .

ولعل من أبرز هذه المدن دولة ميسان Mysh (٢٠٦) او كراكس (Charat) (٢٠٧) ، فرغم وقوع هذه المدينة على نهر دجلة كما اشرنا ، الا انها ازدهرت وساهمت في ازدهار طريق الفرات ، فكانت تجارتها (تجارة القوافل) تذهب الى فلغاشيا ثم دوراً ايوريس (الصالحية الان) ثم تدمر (٢٠٨) .

اما تجارتها النهرية كانت بواسطة الفرات ، حتى بابل ، ثم يستمر الى سوريا (٢٠٩) .

وبما ان ميسان تقع عند رأس الخليج العربي كانت تنقل منتجات الخليج الى بلاد الرافدين ، ذهاباً واياباً . كما كانت تجارة جرها تنقل عبر طريق الفرات ، حيث كان الجريهون يستخدمون الاكلاك للوصول الى بابل ثم يسيرون في الفرات صعوداً حتى تفساح ومعهم احمالهم ثم يقومون بتوزيعها الى اماكن أخرى (٢١٠) . اما الانباط ، فقد سيطروا على تجارة القوافل بين جرها وميسان وكان فورات Forat (٢١١) او فورت (*****) ميناء لتحميل البضائع من قبل القوافل النبطية (٢١٢) ، أي ان الانباط استخدموا الطريق الصحراوي (خاراكس ، اجرها – دومة الجندل – البتراء) او (خاراكس) البتراء عبر الصحراء (٢١٣) ناقلين سلع يتم استبدالها بسلع أخرى حصل عليها الميسانيون من الخليج وبلاد الرافدين .

وكان هناك صراع قوي بين الميسانيون من جهة والانباط وتدمر من جهة أخرى من اجل احتواء تجارة منطقة الخليج العربي (٢١٤) .

ويذكر حوراني ، ” ظلت تجارة الخليج العربي طوال عهد الامبراطورية الرومانية في ايدي مدن صغيرة تقوم بدور الوسيط ويشغل العرب فيها مركزاً مرموقاً ، وهي خاراكس او كراكس وابولوجوس (*****) ثم تدمر (٢١٥) التي كانت اكبر مركز قوافل في العهد الروماني في الصحراء السورية ” (٢١٦) .

واشار بلييني الذي عاش في القرن الاول الميلادي ، ان الفرات في عهده كان صالح للملاحة من الخليج العربي وحتى بابل (٢١٧) اما سترابون الذي عاش في القرن الثاني الميلادي اشار الى ازدهار التجارة بين بلاد الرافدين وسوريا (٢١٨) وهذا يعني ان التجارة كانت مستمرة من الخليج وحتى البحر المتوسط . كما كان عليه في العصور السابقة . ورغم ذلك اهتم الفرثين بطرق التجارة وقد اسسوا مدينة فلغاشيا للتحكم بتجارة الفرات .

وفي ايام الفرثين توسعت تجارة القوافل ، على طريق الفرات حيث كانت القوافل تسلك الطريق ذهاباً (٢١٩) حيث تصعد القوافل من كراكس ثم تتجه الى الغرب الى تدمر حتى البحر المتوسط (٢٢٠) وكذلك اياباً من تدمر وحتى كراكس (٢٢١) . وبرز هذا النشاط في تجارة القوافل منذ سقوط دولة الانباط على يد الرومان ١٠٦ م ، وانتهاء دور الطريق الصحراوي البتراء وجرها كما اشرنا ، وتحول الطريق باتجاه الفرات ، رغم ان التجارة كانت موجودة قبل هذا التاريخ ، لكنها ازدادت بشكل واسع بعد سقوط الانباط . ورغم انقطاع طريق الفرات في بعض الاوقات بسبب بعض الازمات كالازمة السياسية بسبب صراع ملوك الفرث الا انه عاد من جديد بعد وفاة فلغاش الرابع [١٩١ - ٢٠٧] ١٩٢ م (٢٢٢) .

ومن اجل حماية التجارة كان التدمريون يقومون بدوريات مستمره في الاراضي الفرثية (٢٢٣) وضعوا حاميات عسكرية تدمرية في المحطات التجارية المهمة على طريق الفرات من تدمر وحتى كراكس (هيت ، وعانه (٢٢٤) ودور ، سوره ، الرصافة ، فلغاشا ، فورت) (٢٢٥) .

وقد شيدت في بعض هذه المدن والحانات والبيوتات الخاصة بأيواء التجار (٢٢٦) ، وتشير الكتابات التدمرية ، بأن العلاقات التجارية كانت قوية بين تدمر وفورت وفلغاشيا (الكفل) (٢٢٧) .

واستوطنت جاليات كثيرة من تدمر في مدن العراق ، الوركاء ونفر لتسهيل مهمة التجارة ونقل البضائع (٢٢٨) . كما سكنت جاليات تدمرية في ميسان كان لها رئيس ومعبود تعبد به الاله التدمرية (٢٢٩) .

وكان للتجار التدمريين نفوذ في مدينة كبيسة التي تقع على نحو ٢٨ كم الى الغرب من بلدة هيت الواقعة على الضفة اليمنى للفرات (٢٢٠) وقد وجدت كتابات في كبيسة بالخط التدمري يعود تاريخها الى القرن الاول والثاني الميلاديين ، تعود لتجار تدمريين كانوا ينقلون البضائع من مدينة ميسان الى تدمر (٢٢١) .

وان من اهم الطرق التي تربط بلاد الرافدين بتدمر تنطلق من مواقع مختلفة من

الفرات .

١- هيت - كبيسة - تدمر .

٢- دور يوريس - تدمر .

٣- القرية - تدمر (٢٢٢) .

٤- سور - تدمر (٢٢٣) .

ويرى فؤاد سفر ان طريق الفرات عند فلغاشيا (الكفل) يتفرع الى فرعين الاول يسير مع الفرات حتى هيت والثاني يذهب الى كبيسة (٢٢٤) .

وابحر التدمريون في الفرات ، حيث كانوا ينزلون على قوارب من القرب ثم ينطلقون من موانئ الخليج في رحلات بحرية (٢٣٥) شأن العراقيين القدماء ، وكانت توجد احواض لصناعة السفن على سواحل مملكة ميسان لغرض الابحار في الخليج العربي (٢٣٦) .

والقرب كانت تصنع من الجلد ثم يتم نفخها عند الاستعمال ، ومن وسائط النقل القديمة ايضاً (الكلك) الذي يصنع من عيدان خشبية مربوطة بعضها ببعض ثم تربط فوق ستين او سبعين جراباً منفوخاً ، ويستطيع بهذه الوساطة بعد تطويفها على الماء نقل مختلف انواع السلع ويسير الكلك عادة مع مجرى الماء (٢٣٧) وعندما يصل الكلك الى المكان المخصص له على الشاطئ يتم تفريغ حمولته ثم يفك الكلك ويباع ، وتطوى جلود الماعز وتنقل على الحمير ، اما الملاح فانه يتحول الى قائد قافلة (٢٣٨) ، والاكلاك بشكل عام متنوعة ، فهناك الاكلاك الجلدية ، والاكلاك الخشبية واكلاك من القصب (٢٣٩) .

اما مدينة الحضر ، فقد استفادت هي الاخرى من طريق الفرات خلال القرون الميلادية الثلاثة الاولى ، حيث كانت تصلها بضائع الخليج العربي من الحرير والتوابل

والاخشاب عن طريق ميسان ، وهذا يؤكد وجود علاقات تجارية بين الطرفين ، علماً أن مدينة الحضر تقع عند مفرق من الطرق التجارية وهناك طريق يمر غرب الحضر ثم يذهب الى دور ثم تدمر (٢٤٠) .

علاقة طريق الفرات بطريقي البخور والحريز :

يرتبط طريق الفرات ، بطريقين مهمين ، طريق البخور وطريق الحريز ، فيرتبط بطريق البخور بواسطة طريق فرعي ، ودومة الجندل - بابل ، وكما معروف ان طريق البخور ينطلق من شبه الجزيرة العربية ويمر بنجران - الطائف ، العلا ، الحجر ثم يتفرع الى عدة فروع احدها يذهب الى تيماء - دومة الجندل (٢٤١) . ومن دومة الجندل الى بابل (٢٤٢) حيث طريق الفرات .

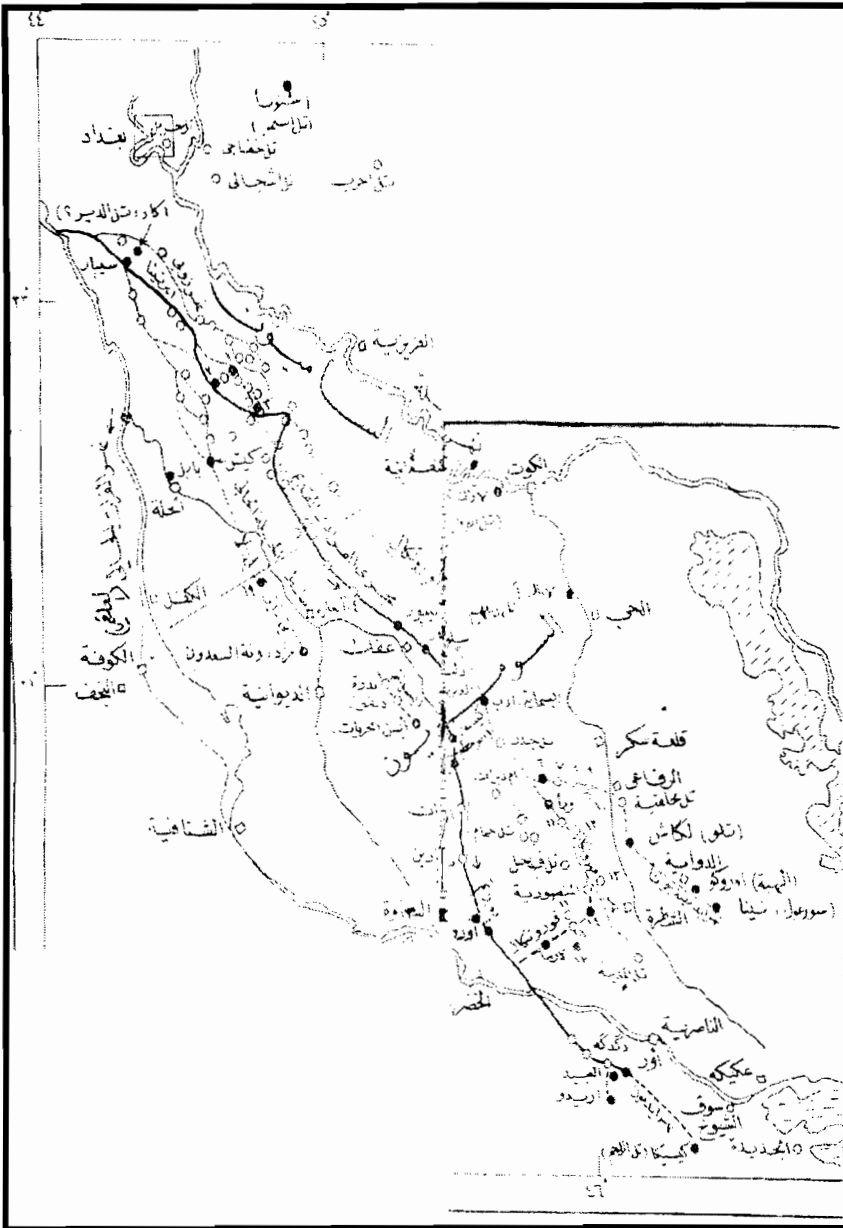
وهناك محطة اخرى يلتقي بها طريق الفرات بطريق البخور ، هي تدمر ودورها الفعال في تجارة طريق الفرات ، حيث ياتيها الطريق بعد ما يمر بالعلا ثم البتراء ثم يتفرع فرعين فرع يذهب الى تدمر واخر يتجه غرباً الى غزة ثم البحر المتوسط (٢٤٣) .

وكان يتم تبادل السلع بين الطرفين ، فكانت سلع طريق البخور (البخور - الذهب - اللبان - الصبر والصمغ وغيرها) تذهب الى بلاد الرافدين وبلاد الشام ويتم تبادلها بسلع طريق الفرات (لآلي البحرين وبضائع الهند والمنسوجات والقرنفل والبهار والعاج والحريز) (٢٤٤) .

اما عن اتصال طريق الفرات بطريق الحريز ، فيعود الى عام ٩٢ ق . م . حيث قوى الاتصال التجاري منذ ذلك العام ، فبعدما يخترق طريق الصين تركستان الصينية - بكتريا (أفغانستان) - مرو - دامغان - همدان - سلوقيه دجلة ثم طيسفون (المدائن) ثم يتفرع فرعان كلاهما يذهب الى سوريا ، احدهما عن طريق اشور - الحضر - نصيبين . والطريق الآخر ، هو طريق الفرات ليتجه الى الخابور او عبر الصحراء الى تدمر (٢٤٥) .

وكان يشمل التبادل أنواع عديدة من السلع الى جانب الحريز كالفاكهة والجمال والخيول واشياء عديدة (٢٤٦) ، علماً أن الحريز تم نقله عن طريق الخليج العربي ثم طريق الفرات (٢٤٧) .

وقد اضمحلت أهمية طريق الفرات بعد سيطرة الساسانيين على خطوط التجارة ، الامر الذي حد من نشاط التجارة وبالتالي توقف تجارة الغرب مع الشرق والهند (٢٤٨) . وفي الختام يمكن القول انه طريق الفرات التجاري لم يكن سبباً في نقل البضائع بين الدول والامر فحسب بل وساهم في نقل العادات والتقاليد والالهة مثال عبادة بعض الهة الرافدين في تدمر (بعل ، يعلشين ونابوونرجال ، لاترعتا ، اناني وغيرها) (٢٤٩) . كما وصل التأثير الاغريقي والروماني الى وادي السند عن طريق تجارة الفرات وكان من اسباب ازدهار التجارة ، لذا كانت مدن بلاد الرافدين الجنوبية مركزاً لالتقاء الحضارات القديمة (٢٥٠) .



الشكل رقم (١)

المصدر: عن سوسة ، احمد ، تاريخ حضارة وادي الرافدين (ط ١ ، بغداد ، ١٩٦٨) ج ٢ .



دراسات تاريخية العدد الرابع آذار ٢٠٠٨

الهوامش

- (١) باقر ، طه ، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة (ط١ ، بغداد ، مطبعة الحوادث ١٩٧٣) ج ١ ، ص ٤٠ .
- (٢) البكر ، منذر ، العرب والتجارة الدولية منذ اقدم العصور وحتى نهاية العصر الروماني ، مجلة المربد ، ٤٤ ، السنة الثالثة ، جامعة البصرة ، ١٩٧٠ ، ص ٥٣ .
- (*) لعرض مجراه وكثافة الاستيطان في حوضه او في طولته واختلاف المناطق التي يمر بها قبل مصبه في الخليج العربي ، اما دجلة اقل صلاحية للملاحة بسبب شدة مجراه وانعدام السكن الكثيفة على شاطئيه ، لان طبيعة مجراه اكثر انخفاضاً عن مستوى الأرض المحيطة به ، للمزيد انظر ، الهاشمي ، رضا جواد ، المدخل لآثار الخليج العربي ، بغداد ، مطبعة الارشاد ، ١٩٩٠ ، ص ١٢ .
- (٣) الهاشمي ، رضا جواد ، الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين ، مجلة سومر ، مج ٣٤ ، ع ١ ، ١٩٨١ ، ص ٣٧ .
- (٤) الاحمد ، سامي سعيد ، العراق في كتابات اليونان والرومان ، مجلة سومر ، مج ٢٦ ، ج ١ ، ١٩٧٠ ، ص ١٢٦ .
- (٥) الهاشمي ، الملاحة ، ص ٣٧ .
- (٦) اولري ، دي لاسي ، جزيرة العرب قبل البعثة (ط١ ، عمان ، وزارة الثقافة ، ١٩٩٠) ، ص ٥٧ .
- (**) تقع الى الجنوب الغربي من مدينة بعقوبة الحالية وتعرف بتل اسمر حالياً وينسب اليها شريعة اشنونا (٢٠٢٠ - ١٧٥٠ ق.م) التي كتبت قبل شريعة حمورابي للمزيد ، انظر ، رشيد ، فوزي ، الشرائع العراقية القديمة (ط٣ ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد ، ١٩٨٧) ص ٨٣ ، ١٠٦ ، ٢٢٥ .
- (٧) دوران ، جان ماري ، تاريخ حلب في بداية الالف الثاني من خلال نقوش ماري ، مجلة دراسات تاريخية ، جامعة دمشق ، ع ٤٥ ، ٤٦ ، ١٩٩٣ ، ص ٩٧ .
- (٨) رو ، جورج ، العراق القديم (بغداد ، دار الشؤون الثقافية ، ١٩٨٧ ، ص ٣١٢ ، ٣١٣ .
- (٩) الهاشمي ، الخليج ، ص ١١٢ .

(١٠) عبد الواحد ، فاضل ، وعامر ، سليمان ، عادات وتقاليد الشعوب القديمة ، ١٩٧٩ ، ص ١٢ .

(١١) الهاشمي ، الخليج ، ص ١٤ وعبد الواحد ، المصدر السابق ، ص ١٣ .

(١٢) باقر ، طه ، شرائع العراق القديم ، مجلة سومر ، ج ٢ ، مج ٢ ، ١٩٤٧ ، ص ١٧٨ .

(١٣) باقر ، المصدر نفسه ، ص ١٧٧ هامش ١٢ .

(١٤) انظر ، الساكني ، جعفر ، نافذة جديدة على تاريخ الفراتين في ضوء الدلائل

الجيولوجية والمكتشفات الأثرية ، (ط ١ ، دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٩٣) ، ص ٥١ .

(١٥) الساكني ، المصدر نفسه ، ص ٥١ .

(١٦) الساكني ، المصدر نفسه ، ص ٦٦ .

(***) وفي هذه الفترة لم يقتصر الفيضان على نهر الفرات فحسب وإنما شمل نهر دجلة الذي

تحول مجراه الأصلي من بلدة العمارة الى جهة الغراف الحالي ، ومنذ ذلك الوقت صار يلتقي

دجلة بالفرات في اور فتجري مياههما الموحدة من هناك ماره بمدينة الزبير الحالية ، لمزيد من

التفصيل انظر ، سوسة ، احمد ، تاريخ حضارة وادي الرافدين (ط ١ ، بغداد ، ١٩٨٦) ٦٣ / ٢ ،

ولكن هذا الالتقاء لم يكن ثانياً بل تغير فيما بعد ، انظر سوسة ، المصدر نفسه ، ص ٢٠٥ ،

٢٠٦ ، لان مملكة ميسان في جنوب العراق ، كانت تقع على نهر دجلة في حدود الالف الرابع

ق.م ، حيث بنيت من قبل الاسكندر ٣٢٤ ق.م لمزيد من التفصيل انظر ، بلنوس ، بلاد العرب

من تاريخ بلنوس ، تر محمود شكري محمد المجمع العلمي العراقي مج ٣ ، ج ١ ، ١٩٥٤ ، ص ١٣١

، وكما ان مدينة تريدون في حدود (٢٠٠ ق.م) كانت تقع عند مصب نهر الفرات في الخليج

العربي ، انظر ، حوراني ، جورج فضلو العرب والملاحه في المحيط الهندي ، تريفقوب بكر)

القاهرة ، مكتبة الانجلو المصرية ، ب ت) ، ص ٤٤ .

(١٧) سوسة ، المصدر السابق ٦٣ / ٢١ .

(١٨) سوسة ، المصدر نفسه ٦٣ / ٢ ، ٦٤ .

(****) هي قناة شقت من الفرات ، تبعد عن بابل بمسافة (٨٠٠) ستاد . للمزيد انظر ، بيرون

، اريان (٩٥ م - ١٧٥ م) ايام الاسكندر الكبير في العراق عن تاريخ حملات الاسكندر الكبير ،

ترجمة وتعليق فؤاد جميل مجلة سومر مج ٢١ ، ج ٢ ، ١٩٦٥ ، ص ٢٩٠ .

(١٩) سوسة ، المصدر السابق ٦٤ / ٢ .

- (٢٠) بيرون ، المصدر السابق ، ص ٢٩٠ وسوسه ، المصدر السابق ٦٤ / ٢ .
- (٢١) الهاشمي ، الملاحه ، ص ٣٧ .
- (٢٢) الهاشمي ، المصدر نفسه ، ص ٣٩ .
- (٢٣) ساكر ، هاري ، عظمة بابل ، تر عامر سليمان ، ط ٢ ، الموصل ، جامعة الموصل ، ١٩٦٩ ، ص ٣٢٢ .
- (٢٤) رو ، المصدر السابق ، ص ٣٧ .
- (****) وهي تقع في سوريا على تقاطع طرق التجارة الدولية بين بلاد الرافدين والبحر المتوسط وهضبة الاناضول ووادي النيل في الجنوب قريب من جبال لبنان الشرقية والغربية والامانوس وطوروس وكانت ابلا تتحكم بطريق التجارة من الاناضول الى بلاد الرافدين عبر شمال سوريا والارجح انها كانت في نهاية الالف الثالث ق. م وبداية الالف الثاني ق. م حيث عاصرت مملكة ماري ومارست معها التجارة ، راجع ، مرعي ، المصدر نفسه ، ص ٧١ ، ٧٢ .
- (٢٥) انظر مرعي ، المصدر نفسه ، ص ٧٢ .
- (٢٦) رو ، المصدر السابق ، ص ٣٧ ، وطه ، يوسف ، اكتشاف العصر الحديدي في دولة الامارات العربية المتحدة ، (ط ١ ، مركز دراسات الخليج العربي ، البصرة ، ١٩٨٩) ، ص ٢٥٨ .
- (٢٧) الهاشمي ، الخليج ، ص ٤٢ .
- (٢٨) مرعي ، المصدر السابق ، ص ٧٢ .
- (٢٩) مرعي ، المصدر نفسه ، ص ٧٢ ، ٨٠ .
- (٣٠) الهاشمي ، الملاحه ، ص ٣٨ .
- (٣١) مرعي ، المصدر السابق ، ص ٧٢ ، ٨٠ .
- (٣٢) جميل ، فؤاد ، الخليج العربي في مدونات المؤرخين البلدانيين الاقدمين ، مجلة سومر ، مج ٢٢ ، ج ١ ، ٢ ، ١٩٦٨ ، ص ٥٥ .
- (٣٣) رشيد ، فوزي ، سرجون الاكدي اول امبراطور في العالم ، (ط ١ ، وزارة الثقافة والاعلام ، بغداد ، ١٩٩٠) ، ص ٥٥ .
- (٣٤) باقر ، الشرائع ، ص ١٨٢ .

- (****) بسط الاكديون نفوذهم في حدود (٢٥٠٠ ق . م) على مدن العراق حتى اريدو في جنوب العراق ، انظر سفر ، فؤاد ، حفريات مديرية الاثار القديمة العامة في اريدو ، مجلة سومر ، مج ٣ ، ح ٢ ، ١٩٤٧ ، ص ٢٢٣ .
- (٣٥) الجادر ، وليد ، طرق التجارة المائية ووسائلها في العراق القديم ، مجلة دراسات في التاريخ والاثار ، بغداد ، ٦ ع ، ١٩٨٨ ، ص ٥٢ ، ٥٣ . ورشيد ، سرجون ص ٣٣ ، ٥٤ .
- (٣٦) رو ، المصدر السابق ، ص ٢١١ ، وديلايورت ، ل ، بلاد ما بين النهرين ، تر ، محرم كمال ، مراجعة عبد المنعم ابوبكر (ط ٢) ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٧ ، ص ٣٤ .
- (٣٧) ديلايورت ، المصدر نفسه ، ص ٣٤ ، وكريم ، صموئيل نوح ، السومرين ، تر ، فيصل الوائلي (الكويت ، وكالة المطبوعات ١٩٧٣) ، ص ٨١ .
- (٣٨) سوسة ، المصدر السابق ، ١٥ / ٢ .
- (٣٩) جميل ، المصدر السابق ، ص ٥٥ وبفن ، ادون ، ارض النهرين ، تر ، انستاس الكرمللي والاب لويس مرتين (ط ١ ، بغداد ، مطبعة المعارف ، ١٩٦١) ، ص ٢٤ .
- (٤٠) جميل ، المصدر السابق ، ص ٥٥ .
- (٤١) جميل ، المصدر نفسه ، ص ٥٥ .
- (٤٢) الهاشمي ، الملاحه ، ص ٤٠ .
- (٤٣) رشيد ، سرجون ، ص ٧٤ .
- (٤٤) الجادر ، المصدر السابق ، ص ٥٢ .
- (٤٥) اوينهايم ، ليو ، بلاد ما بين النهرين ، تر ، سعدي فيضي عبد الرزاق (بغداد ، دار الحرية للطباعة ، ١٩٨١) ص ١٦٤ ، وكريم ، المصدر السابق ، ص ٨٣ .
- (٤٦) بفن ، المصدر السابق ، ص ٢٤ .
- (٤٧) سوسة ، المصدر السابق ، ١٨٠ / ٢ .
- (٤٨) الهاشمي ، الملاحه ، ص ٣٩ .
- (٤٩) عبد الله ، فيصل ، تدمير في الوسط الاقتصادي والسياسي في القرن الثامن عشر ق . م ، مجلة الحوليات السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٠٦ .
- (٥٠) ساكر ، المصدر السابق ، ص ٧٠ ، والحياة اليومية في العراق القديم ، تركاظم سعد الدين (ط ١ ، بغداد ، دار الشؤون الثقافية ، ٢٠٠٠) ، ص ٣٠ .

- (٥١) رو ، المصدر السابق ، ص ٢١٥ .
- (٥٢) لويد ، سيتون ، اثار بلاد الرافدين ، ترسامي سعيد الاحمد ، (دار الطليعة للطباعة والنشر ، بيروت ، ١٩٨٠) . ص ١٦٦ ، ١٦٧ .
- (٥٣) رشيد ، سرجون ، ص ٥٥ .
- (٥٤) اوينهايم ، المصدر السابق ، ص ١٦٢ ، ١٦٣ ، وساكرز ، عظمة بابل ، ص ٣١٦ .
- (٥٥) باقر ، المقدمة ، ص ٣٥٧ .
- (٥٦) عبد الله ، المصدر السابق ، ص ١٠٣ .
- (٥٧) عبد الله ، المصدر نفسه ، ص ١٠٤ .
- (٥٨) عبد الله ، المصدر نفسه ، ص ١٠٣ .
- (٥٩) ساكرز ، الحياة اليومية ، ص ٣٤ .
- (٦٠) ساكرز ، عظمة بابل ، ص ٣١٢ والحياة اليومية ، ص ٣٤ ، وملرش ، ايج ، ايل ، قصة الحضارة في سومر وبابل تر ، عطا بكري (مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٧١) ص ٥١ .
- (٦١) اوينهايم ، المصدر السابق ، ص ١٧٦ ، والنجفي ، حسن ، التجارة والقانون بدءاً في سومر ، (المكتبة الوطنية ، بغداد ، ١٩٨٢) ، ص ٢٣ .
- (٦٢) ساكرز ، الحياة اليومية ، ص ٣١ .
- (٦٣) رو ، المصدر السابق ، ص ٢٢٥ .
- (٦٤) عبد الله ، المصدر السابق ، ص ١٠٤ .
- (٦٥) عبد الله ، المصدر نفسه ، ص ١٠٣ .
- (٦٦) عبد الله ، المصدر نفسه ، ص ١٠٤ .
- (٦٧) رو ، المصدر السابق ، ص ٢٤٩ .
- (٦٨) ساكرز ، عظمة بابل ، ص ٣١٣ .
- (٦٩) رو ، المصدر السابق ، ص ٢٤٩ .
- (٧٠) الهاشمي ، رضا جواد ، تجارة القوافل في التاريخ القديم من كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر (بغداد ، مؤسسة الخليج العربي للطباعة والنشر ، ١٩٨٤) ، ص ٩ .

- (٧١) ساكرز ، عظمة بابل ، ص ٣١٥ ، ومرعي ، عيد ، تدمير محطة هامة على طريق القوافل خلال الالف الثاني ق.م ، مجلة اكوليات السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١١١ ، ١١٢ .
- (٧٢) مرعي ، تدمير ، ص ١١٢ .
- (٧٣) الهاشمي ، تجارة القوافل ، ص ١١٩ ، عبد الواحد ، المصدر السابق ، ص ٩٨ .
- (٧٤) عبد الله ، المصدر السابق ، ص ١٠٧ .
- (٧٥) للمزيد ، راجع الهاشمي ، تجارة القوافل ، ص ١١ .
- (٧٦) مرعي ، تدمير ، ص ١٠٩ .
- (٧٧) باقر ، المقدمة ، ص ٢٩ ، ٣٠ .
- (٧٨) Huxley , Julian , From An Antgue Land , (London , Max Parrish and Coltd , 1956) , P. 153 .
- (٧٩) مرعي ، تدمير ، ص ١٠٩ .
- (٨٠) عيسى ، شذى احمد ، تدمير ابان القرنين الثاني والثالث الميلاديين ، رسالة ماجستير غير منشورة ٢٠٠١ ، ص ١ .
- (٨١) عيسى ، المصدر نفسه ، ص ٣ .
- (٨٢) ستاركي ، جان والمنجد ، صلاح الدين ، تدمير عروس الصحراء (ط١ ، دمشق ، مديرية الاثار العامة ، ١٩٤٧) ص ١٠ ، ومرعي ، تدمير ، ص ١٠١ وكلينغل ، هورست ، تدمير والتجارة العالمية في العصر البرونزي مجلة اكوليات السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٢٩ .
- (٨٣) كلينغل ، المصدر نفسه ، ص ١٢٨ .
- (٨٤) عبد الله ، المصدر السابق ، ص ١٠٥ .
- (٨٥) كلينغل ، المصدر السابق ، ص ١٢٨ ، ومرعي ، تدمير ، ص ١١٠ ، ١١١ ، ١١٢ .
- (٨٦) سوسة ، المصدر السابق ، ٦٢ / ٢ .
- (٨٧) رو ، المصدر السابق ، ص ٢٦٨ .
- (٨٨) سوسة ، المصدر السابق ، ٦٢ / ٢ وديلايورت ، المصدر السابق ، ص ٤٨ .
- (٨٩) رو ، المصدر السابق ، ص ٢٧٠ .
- (٩٠) ديلايورت ، المصدر السابق ، ص ٤٨ .
- (٩١) سوسة ، المصدر السابق ، ٦٢ / ٢ ، ٦٣ .

- (٩٢) الجادر ، المصدر السابق ، ص ٤٥ .
- (٩٣) جميل ، المصدر السابق ، ص ٥١ ، والجادر ، المصدر السابق ، ص ٤٥ .
- (٩٤) عبد الواحد ، المصدر السابق ، ص ٩٦ .
- (٩٥) رو ، المصدر السابق ، ص ٣٣١ ، ساكز ، الحياة اليومية ، ص ٣٩ .
- (٩٦) البكر ، المصدر السابق ، ص ٥٥ .
- (٩٧) الجادر ، المصدر السابق ، ص ٥٣ .
- (*****) الاخلامو ، من القبائل البدوية في شمال الجزيرة العربية وقد ورد ذكرهم في الكتابات الاشورية من عهد ادد نيراري الاول حوالي ١٣٠٠ ق . م . للمزيد انظر ، سوسة ، احمد ، الفصل في العرب اليهود في التاريخ (ط٥ ، بغداد ، وزارة الثقافة والاعلام ، ١٩٨١) .
- ص ٧٩٧ .
- (٩٨) رو ، المصدر السابق ، ص ٣٦٩ .
- (٩٩) كلينغل ، المصدر السابق ، ص ١٢٩ .
- (١٠٠) ساكز ، عظمة بابل ، ص ٣٢١ .
- (١٠١) ساكز ، الحياة اليومية ، ص ٤٤ ، ٤٥ .
- (١٠٢) ملرش ، المصدر السابق ، ص ٧٤ .
- (١٠٣) ساكز ، الحياة اليومية ، ص ٤٥ .
- (١٠٤) سوسة ، المصدر السابق ، ٩٧ / ٢ هامش (٦)
- (١٠٥) الهاشمي ، الملاحه ، ص ٤٠ .
- (١٠٦) طه ، المصدر السابق ، ص ٢٣٠ .
- (١٠٧) بفن ، المصدر السابق ، ص ٥٥ .
- (١٠٨) حوراني ، المصدر السابق ، ص ٤٠ ، البكر ، المصدر السابق ، ص ٥٦ .
- (١٠٩) بفن ، المصدر السابق ، ص ٥٥ ، ولزید من التفاصيل ، الرويح ، صالح حسين ، العبيد في العراق القديم ، (ط١ ، بغداد ، مطبعة الميناء ، ١٩٧٧) .
- (١١٠) انظر ، زنيفون ، حملة العشرة الاف ، تر ، يعقوب افرام منصور (الموصل ، جامعة الموصل ، ١٩٨٥) ص ٥ .
- (١١١) بيرون ، المصدر السابق ، ص ٢٢٩ .

- (*****) وهي مدينة تقع عند مصب الفرات في الخليج العربي ، انظر حوراني ، جورج فضلوا ، العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ترجمة السيد يعقوب بكر ، راجعه يحيى الخشاب ، (ط ١ ، القاهرة ، مطابع دار الكتاب العربي ، د. ت) ، ص ٤٤ .
- (١١٢) بيرون ، المصدر السابق ، ص ٢٨٧ ، وطه ، المصدر السابق ، ص ٢٣١ .
- (١١٣) حوراني ، المصدر السابق ، ص ٤٣ .
- (١١٤) الصالحي ، واثق اسماعيل ، نشوء وتطور مملكة ميسان ، مجلة المورد مج ١٥ ، ص ٣٤ ، ١٩٨٦ ، ص ٦ ، وجميل ، المصدر السابق ، ص ٥٤ .
- (١١٥) فيل ، ارنست ، تدمير وطريق التحرير ، تر ، ايمان سنديان ، مجلة الحوليات السورية مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ٩٤ .
- (١١٦) بيرون ، المصدر السابق ، ص ٢٨٧ .
- (١١٧) شعث ، شوقي ، طريق البحور والحريز ، مجلة اكوليات السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٥٢ .
- (١١٨) Huxley . op. cit. , P. 154 .
- (١١٩) الصالحي ، المصدر السابق ، ص ٩ ، وغاوليكوفسكي ، تدمير وتجاريتها التدمرية تر ، عدنان البني ، مجلة اكوليات السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١١٧ .
- (١٢٠) Huxley , op. cit , P. 154
- (١٢١) كيبرا ، المصدر السابق ، ص ٨٥ - ٨٦ .
- (١٢٢) كيبرا ، المصدر السابق ، ص ٨٦ .
- (١٢٣) ال جاسم ، محمد علي ، الانتماء والصيرفة في العراق القديم ، (مطابع دار التضامن ، بغداد ، ١٩٦٣) ، ص ٢٨ .
- (١٢٤) النجفي ، حسن ، مقتبسات اليهود من الشرائع العراقية القديمة (الشيفل) اصله واستعمالاته في العراق القديم ، (مطبعة دار الكتب ، بغداد ، ١٩٨١) ، ص ٣١ .
- (١٢٥) النجفي ، التجارة والقانون ، ص ٥١ .
- (١٢٦) ال جاسم ، المصدر السابق ، ص ٨٥ .
- (١٢٧) ال جاسم ، المصدر نفسه ، ص ٨٧ .
- (١٢٨) ال جاسم ، المصدر نفسه ، ص ٨٢ .

- (١٢٩) ال جاسم ، المصدر نفسه ، ص ٨٤ .
- (١٣٠) ال جاسم ، المصدر نفسه ، ص ٨٤ ، ٨٥ .
- (١٣١) للمزيد من التفاصيل يمكن مراجعة النجفي ، التجارة والقانون ، ص ٤٥ .
- (١٣٢) النجفي ، المصدر نفسه ، ص ١٢ .
- (١٣٣) الاحمد ، العراق ، ص ١٣٥ ، وفيل ، المصدر السابق ، ص ٩٤ ، وغاوليكوفسكي ، المصدر السابق ، ص ١١٧ ، ١١٨ .
- (١٣٤) علي ، جواد ، المفضل في تاريخ العرب قبل الاسلام ، (ط١ ، دارالعلم للملايين ، بيروت) ، ٣ / ٨٧ ، وسفر ، فؤاد ، كتابة من كبيسة ، مجلة سومر ، مج ٢٢ ، ج ١ ، ١٩٦٨ ، ص ٢٤ ، هامش ٤١ .
- (١٣٥) الصالحي ، المصدر السابق ، ص ١٢ .
- (١٣٦) روزنفال ، الاب سيستيان ، الزباء مملكة تدمر ، مجلة المشرق ، السنة الاولى ، مج ١ ، ج ١٨ ، ٢٠ ، ص ٢٩٠ .
- (١٣٧) الاحمد ، العراق ، ص ١٣٥ .
- (١٣٨) نقلًا عن ولفنسون ، تاريخ اللغات السامية (بيروت ، دارالعلم للطباعة والنشر) ص ١١٨ .
- (١٣٩) نقلًا عن روزنفال ، المصدر السابق ، ج ٢٠ / ٢٩٠ .
- (١٤٠) نقلًا عن سفر ، كبيسة ، ص ٢٤ ، هامش (٤) .
- (١٤١) نقلًا عن ولفنسون ، المصدر السابق ، ص ١١٨ .
- (١٤٢) غاوليكوفسكي ، المصدر السابق ، ص ١١٧ .
- (١٤٣) علي ، المصدر السابق ، ٣ / ١٣٤ .
- (١٤٤) سفر ، كبيسة ، ص ٢٥ .
- (١٤٥) غاوليكوفسكي ، المصدر السابق ، ص ١١٨ .
- (١٤٦) روزنفال ، المصدر السابق ، ج ٢٠ / ٩٣٠ ، وعلي ، المصدر السابق ، ٣ / ١٣٣ .
- (١٤٧) باقر ، طه ، وسفر ، فؤاد ، المرشد الى موطن الاثار والحضارة ، الرحلة الاولى (مديرية الفنون والثقافة في وزارة الثقافة ، ١٩٦٦) ، ص ٩ .

- (١٤٨) الكرخي ، سيدوس ، المنازل الفرثية ، تر ، فؤاد سفر ، مجلة سومر ، مج ٢ ، ح ٢ ، ١٩٤٦ ، ص ١٧١ .
- (١٤٩) الاحمد ، العراق ، ص ١١٦ .
- (١٥٠) الكرخي ، المصدر السابق ، ص ١٧١ .
- (١٥١) باقر ، وسفر ، المصدر السابق ، ص ٩ .
- (١٥٢) موصل ، الوا ، الفرات الاوسط ، تر ، صدقي حمدي واخرون ، (بغداد ، مطبوعات المجمع العلمي العراقي ، ١٩٩٠) ، ص ٥٧ .
- (١٥٣) الكرخي ، المصدر السابق ، ص ١٧١ .
- (١٥٤) موسيل ، المصدر السابق ، ص ٥٧ .
- (١٥٥) زينفون ، المصدر السابق ، ص ٣٨٦ .
- (١٥٦) الحموي ، شهاب الدين ابي عبد الله (ت ٢٢٦ هـ) معجم البلدان (ط ١ ، مصر ، مطبعة السعادة ، ١٩٠٦) . ج ٦ / ١٠٢ .
- (١٥٧) باقر ، وسفر ، المصدر السابق ، ص ٢٠ .
- (١٥٨) علي ، المصدر السابق ، ٣ / ١٣٩ .
- (١٥٩) علي ، المصدر نفسه ، ٣ / ١٣٩ . باقر وسفر ، المصدر السابق ، ص ٢١ .
- (١٦٠) باقر وسفر ، المصدر السابق ، ص ٢٠ ، والاحمد ، العراق ، ص ١٣٦ .
- (١٦١) باقر وسفر ، المصدر السابق ، ص ٤٠ .
- (١٦٢) مرعي ، تدمر ، ص ١١٣ .
- (١٦٣) مرعي ، المصدر نفسه ، ص ١١٢ .
- (١٦٤) اسماعيل ، بهيجة خليل ، نصوص نيتورتا - كودوري حاكم سوخي وماري ، مجلة سومر مج ٤٢ ، ج ١ ، ٢ ، ١٩٨٦ ، ص ٨٧ - ٨٨ .
- (*****) ستادية (قياس يوناني للمسافة يساوي ١ / ١٠٠ من الفرسخ أي نصف كيلو متر ، للمزيد انظر ، الكرخي ، المصدر السابق ، ص ١٧١ .
- (١٦٥) الكرخي ، المصدر نفسه ، ص ١٧١ .
- (١٦٦) علي ، المصدر السابق ، ٣ / ١٣٩ ، ١٤٠ .

Hilers , Delbrtrand and Cussin , Eleonora , Palmyrene (١٦٧)
Trmqic Texte , (Balimore and London , 1995) , p. 75 , 401 .

Ibid , P. 49 , 401 . (١٦٨)

(١٦٩) علي ، المصدر السابق ، ١٣٩ / ٣ .

(١٧٠) علي ، المصدر نفسه ، ١٣٩ / ٣٠ ، ١٤١ .

(١٧١) المتحف الوطني ، ص ٤٦ .

(١٧٢) الهاشمي ، الخليج ، ص ١٢ .

(١٧٣) عظمة بابل ، ص ٦٠ .

(١٧٤) المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم والمعالم الأثرية في البلاد العربية مطابع

مذكور وأولاده ، القاهرة ، ١٩٧٢ ، ص ٣٢٩ ، ٣٣٠ .

(١٧٥) المتحف الوطني ، ص ٤٤ ، ٤٦ .

(١٧٦) المنظمة ، ص ٣٢٩ . ساكز ، عظمة بابل ، ص ٣٣٠ .

(١٧٧) ساكز ، المصدر نفسه ، ص ٣٣٠ .

(١٧٨) المتحف الوطني ، ص ٤٦ .

(١٧٩) حتى ، فليب ، تاريخ سورية ولبنان وفلسطين ، تر جورج حداد وعبد الكريم رافق (

ط ١ ، بيروت ، دار الثقافة ، ١٩٥٨) ، ٢٩٩ / ١ .

(١٨٠) المتحف الوطني ، ص ١٥٤ .

(١٨١) باقر ، المقدمة ، ص ٥٩٨ ، وباقر وسفر ، المصدر السابق ، ص ٢٧ .

(١٨٢) المتحف الوطني ، ١٥٤ .

Rostovtzeff , M. , Caravan Citiese (A. M. P. Press , (١٨٣)

New York , 1971) , P. 93 .

(١٨٤) باقر وسفر ، المصدر السابق ، ص ٢٧ .

(١٨٥) حتى ، المصدر السابق ، ٢٩٩ / ١ .

(١٨٦) المنازل الفرثية ، ص ١٧٠ .

(١٨٧) حتى ، المصدر السابق ، ٢٩٩ / ١ ؛ ٩٤ . p. cit . Rostovtzeff . op .

(١٨٨) المتحف الوطني ، ١٥٤ .

(١٨٩) اولتهايم ، شتيل ، دراسة في التاريخ السياسي والفكري للعرب قبل الاسلام ، تر ، منذر البكر ، جامعة البصرة ، البصرة ، د. ت ، ص ٢١ ؛

Rostovtzeff . op. cit. P. 105

Rostovtzeff .Ibid . P. 99 . (١٩٠)

(١٩١) اولتهايم ، المصدر السابق ، ص ٢١ .

(١٩٢) المنظمة ، المصدر السابق ، ص ٣٣٠ .

(١٩٣) حتى ، المصدر السابق ، ١ / ٤٣٦ .

Hillers . op. cit. P. 355 . (١٩٤)

(١٩٥) علي ، المصدر السابق ٢ / ٨٩ .

(١٩٦) الحسني ، جعفر ، وستاركي ، جان ، المذابح التدمرية المكتشفة قرب نبع افقا ، مجلة الحوليات الاثرية السورية مج ٧ ، ١٩٥٧ ، ص ٢٤٦ .

(١٩٧) باقر ، المقدمة ١ / ٥٩٨ ، حتى ، المصدر السابق ، ١ / ٢٩٩ .

(١٩٨) الاحمد ، العراق ، ص ١١٨ .

(١٩٩) جونز ، ارنولد ، مدن بلاد الشام ، تراحيسان عباس ، (ط ١) ، عمان ، دار الشروق ، ١٩٧٨ ، ص ١٨ .

(٢٠٠) رو ، المصدر السابق ، ص ٣٥ ، ٣٦ .

(٢٠١) الاحمد ، العراق ، ص ١١٨ ، جميل ، زينفون ، مجلة سومر ، مج ٢٠ ، ج ١ ، ٢ ، ١٩٦٤ ، ص ٢٣٠ هامش (١٦) .

(٢٠٢) الحموي ، المصدر السابق ، ٧ / ٥٩ .

(٢٠٣) باقر ، وسفر ، المرشد ، ص ٢٨ ، الاحمد ، العراق ، ص ١١٨ .

(٢٠٤) جميل ، زينفون ، ص ٢٣٠ هامش (١٦) .

(٢٠٥) لويد ، المصدر السابق ، ص ٢٦١ .

Hillers , op. cit. , P. 380 . (٢٠٦)

Hillers , Ibid . P. 374 . (٢٠٧)

(٢٠٨) البكر ، منذر ، الجذور التاريخية لعروبة الاحواز قبل الاسلام (دولة ميسان) ، (ط ١) ، مطبعة جامعة البصرة ، البصرة ، ١٩٨١ ، ص ٢١ .

(٢٠٩) المصدر نفسه ، ص ٢١ .

(٢١٠) جميل ، الخليج ، ص ٤٦ .

(٢١١) Hillers . op. cit. P. 410 .

(*****) اهم موانئ مدينة ميسان ويقع على شط العرب او دجلة العواء للمزيد انظر ،

جميل ، المصدر السابق ، ص ٥٣ ، البكر ، الجذور ، ص ٢١ .

(٢١٢) بلنوس ، المصدر السابق ، ص ١٣٣ .

(٢١٣) البكر ، الجذور التاريخية ، ص ٢٠ .

(٢١٤) الحسنى ، محمد باقر ، نقود مملكة ميسان ، ودورها التاريخي والاعلامي ، مجلة المورد

، مج ١٥ ، ع ٣ ، ١٩٨٦ ، ص ٣٣ .

(*****) هي الابله عند العرب و (Ubulum) في النقوش الاكادية ، ولم تكن بعيدة

عن مدينة المحمرة ، وتبعد نحو ٧٥ كم عن شاطئ الخليج العربي ، انظر حوراني ، المصدر

السابق ، ص ٤٦ هامش (*)

(٢١٥) المصدر السابق ، ص ٤٥ ، ٤٦ .

(٢١٦) Rostrovzeff , op. cit. P. 92 .

(٢١٧) الاحمد ، العراق ، ص ١٣٠ .

(٢١٨) الاحمد ، المصدر نفسه ، ص ١٢٤ .

(٢١٩) شعث ، شوقي ، طريق الحرير ، مجلة التاريخ العربي ، الرباط والمغرب ، ع ٤ ، ١٩٩٨ ،

ص ٢٤١ .

(٢٢٠) غاوليكوفسكي ، المصدر السابق ، ص ١١٦ .

(٢٢١) شعث ، طريق البخور والحرير ، ص ١٥٢ .

(٢٢٢) غاوليكوفسكي ، المصدر السابق ، ص ١١٧ .

(٢٢٣) زيادين ، فوزي ، تدمير ، البتراء ، البحر الاحمر وطريق الحرير ، مجلة الحوليات

السورية مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٤٦ .

(٢٢٤) زيادين ، المصدر نفسه ، ص ١٤٦ ، جميل ، الخليج ، ص ٥٠ .

(٢٢٥) سفر ، كبيسة ، ص ٣٤ .

(٢٢٦) باقر ، المقدمة ، ص ٦٠٤ ، ٦٠٥ .

(٢٢٧) سفر ، كبيسة ، ص ٤٥ .

(٢٢٨) سفر ، كبيسة ، ص ٣٤ .

(٢٢٩) جميل ، المصدر السابق ، ص ٤٨ .

(٢٣٠) سفر ، كبيسة ، ص ٢٤ .

(٢٣١) سفر ، المصدر نفسه ، ص ٢٢ .

(٢٣٢) للمزيد انظر ، عبد السلام ، عادل ، البيئة الجغرافية الطبيعية للبادية التدمرية وطريق الحرير ، مجلة الحوليات السورية مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ٣٤ ، وعيسى ، المصدر السابق ، ص ١٠٧ .

(٢٣٣) موسيل ، المصدر السابق ، ص ٥١٨ ، وعيسى ، المصدر السابق ، ص ١٠٧ .

(٢٣٤) سفر ، كبيسة ، ص ٣٤ .

(٢٣٥) غاوليكوفسكي ، المصدر السابق ، ص ١٢٦ .

(٢٣٦) الحسن ، المصدر السابق ، ص ٣٣ ، والبكر ، ميسان ، ص ٢٥ .

(٢٣٧) سوسة ، المصدر السابق ، ١ / ٤١٣ ، ٤٩٤ ،

(٢٣٨) ينظر ، التكريتي ، سليم طه ، الحياة اليومية في بلاد اشور (ط١ ، الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٨٦) ص ٨٦ .

(٢٣٩) الهاشمي ، الملاحه ، ص ٤١ .

(٢٤٠) للمزيد انظر ، حسن ، كريم عزيز ، المعابد الصغيرة الخاصة في مدينة الحضر (بغداد ، دار الشؤون الثقافية ، ١٩٩٤) ص ٧ .

(٢٤١) انظر الانصاري ، عبد الرحمن الطيب ، بعض مدن القوافل القديمة في المملكة العربية السعودية ، من كتاب البترا ومدن القوافل (دائرة الآثار العامة ، عمان ، ١٩٩٠) ، ص ١٥ .
زهدي ، بشير ، طريق الحرير وتدمر مدينة القوافل ، مجلة الحوليات العربية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٣١ ، ١٣٤ .

(٢٤٢) اوليري ، المصدر السابق ، ص ١٢١ .

(٢٤٣) شعث ، طريق البخور ، ص ١٥٢ .

(٢٤٤) شعث ، المصدر نفسه ، ص ١٥٢ ، ١٥٣ .

- (٢٤٥) للمزيد انظر ، ايلياف . ج هـ ، فارس والعالم القديم ، تر محمد صقر خفاجة من كتاب تراث فارس . (ط ١ ، دار احياء الكتب العربية ، القاهرة ، ١٩٥٩) ، ص ٤٩ .
- (٢٤٦) ايلياف ، المصدر نفسه ، ص ٤٩ .
- (٢٤٧) زهدي ، المصدر السابق ، ص ١٣٤ ، وجميل ، الخليج ، ص ٥٤ .
- (٢٤٨) الصالحي ، ميسان ، ص ١٦ .
- (٢٤٩) للمزيد من التفاصيل راجع ، عيسى ، المصدر السابق ، ص ١٢٤ - ١٣٤ .
- (٢٥٠) خياطه ، محمد وحيد ، علاقات تدمير الخارجية التجارية ودينياً ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ ، ص ١٦٣ .

المصادر

أ- الكتب

- ١- اولتهايم ، سثيل ، دراسة في التاريخ السياسي والفكري للعرب قبل الاسلام تر ، منذر البكر (جامعة البصرة ن البصرة ، د . ت) .
- ٢- اولري ، دي لاسي ، جزيرة العرب قبل البعثة (ط ، وزارة الثقافة ، عمان ، ١٩٩٠) .
- ٣- اوبنهايم ، ليو ، بلاد ما بين النهرين ، تر سعدي فيضي عبد الرزاق (دار الحرية للطباعة ، ١٩٨١) .
- ٤- باقر ، طه ، مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة (ط ١ ، مطبعة الحوادث ، بغداد ، ١٩٧٣) .
- ٥- باقر طه ، وسفر ، فؤاد ، المرشد الى مواطن الآثار والحضارة مديريةية الفنون والثقافة في وزارة الثقافة ، (١٩٦٦) . المرحلة الاولى .
- ٦- البكر ، منذر ، الجنود التاريخية لعروبة الاحواز قبل الاسلام ، (ط ١ ، مطبعة جامعة البصرة ، البصرة ، ١٩٨١) .
- ٧ - بقرن ، دوت ، ارض النهرين ، تر ، انستاس الكرمللي والاب لويس مرتين (ط ١ ، مطبعة المعارف ، بغداد ، ١٩٦١) .

- ٨ - حسن ، عزيز كريم ، المعابد الصغيرة الخاصة في مدينة الحضر (دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٩٤) .
- ٩ - الحموي ، شهاب الدين ابي عبد الله بن ياقوت (ت ٢٢٦ هـ) معجم البلدان (ط ١ ، مطبعة السعادة ، مصر ، ١٩٤٦) . ج ٥ ، ٦ .
- ١٠ - حوراني ، جورج فضل ، العرب والملاحاة في المحيط الهندي ، تريعبوب بكر (مطابع الانجلو المصرية ، القاهرة ، د. ت) .
- ١١ - ال جاسر ، محمد علي ، الانتماء والصيرفة في العراق القديم ، (مطابع دار التضامن ، بغداد ، ١٩٦٣) .
- ١٢ - حتي ، فيليب ، تاريخ سورية ولبنان وفلسطين ، تر ، جورج حداد وعبد الكريم رافق (ط ١ ، دار الثقافة ، بيروت ، ١٩٥٨) .
- ١٣ - جونز - ارنولد ، مدن بلاد الشام ، تر ، احسان عباس (ط ١ ، دار الشروق للطباعة ، عمان ، ١٩٧٨) .
- ١٤ - ديلايورت ، ل ، بلاد ما بين النهرين ، تر محرم كمال ، مراجعة عبد المنعم ابوبكر (ط ١٢ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٧) .
- ١٥ - رشيد ، فوزي ،
أ - الشرائع العراقية القديمة (ط ٣ ، دار الشؤون الثقافية العامة ، بغداد ، ١٩٨٧) .
ب - سرجون الاكدي اول امبراطور في العالم (ط ١ ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٩٠) .
١٦ - رو ، جورج ، العراق القديم (دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٨٤) .
١٧ - الرويح ، صالح حسين ، العبيد في العراق القديم ، (ط ١ ، مطبعة الميناء ، بغداد ، ١٩٧٧) .
١٨ - زينفون ، حملة العشرة الاف ، تريعبوب افرام منصور (جامعة الموصل ، الموصل ، ١٩٨٥) .
١٩ - ساكر ، هاري ،
أ - عظمة بابل ، تر عامر سليمان ، (ط ٣ ، جامعة الموصل ، الموصل ، ١٩٦٩) .
ب - الحياة اليومية في العراق القديم تر ، كاظم سعد الدين (ط ١ ، دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ٢٠٠٠) .

- ٢٠- الساكني ، جعفر ، نافذة جديدة على تاريخ الفراتين في ضوء الدلائل الجيولوجية والمكتشفات الأثرية ، (ط١ ، دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٩٣) .
- ٢١- ستاركي ، جان والمنجد ، صلاح الدين ، تدمير عروس الصحراء (ط١ ، مديرية الآثار العامة ، دمشق ، ١٩٤٧) .
- ٢٢- سوسة ، احمد ،
- أ - تاريخ حضارة وادي الرافدين ، (ط١ ، بغداد ، ١٩٨٦) ج٢ .
- ب - المفصل في العرب واليهود في تاريخ ، (ط٥ ، وزارة الثقافة والاعلام ، ١٩٨١) .
- ٢٣- طه ، منير يوسف ، اكتشاف العصر الحديدي في دولة الامارات العربية المتحدة (ط١ ، مطابع التعليم العالي ، البصرة ، ١٩٨٩) .
- ٢٤- عاقل ، نبيه ، تاريخ العرب قبل الاسلام والعصور القديمة (دار الفكر ، بيروت ، ١٩٧٥) .
- ٢٥- عبد الواحد ، فاضل ، عادات وتقاليد الشعوب القديمة ، (١٩٧٩) .
- ٢٦- علي ، جواد ، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام (ط١ ، دار العلم للملايين ، بيروت) .
- ٢٧- عيسى ، شذى احمد ، تدمير ابان القرنين الثاني والثالث الميلاديين ، رسالة ماجستير غير منشورة سنة ٢٠٠١ .
- ٢٨- كريم ، صموئيل نوح ، السومريين ، ترفيصل الوائلي ، (وكالة المطبوعات ، الكويت ، ١٩٧٣) .
- ٢٩- كونتينو ، جورج ، الحياة اليومية في بلاد بابل واشور ترجمة وتعليق سليم طه التكريتي واخرون ، (ط٢ ، مطابع دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٨٦) .
- ٣٠- كيبرا ، ادوارد ، كتبوا على الطين رقم الطين البابلي تتحدث اليوم ، تر ، محمود حسن الامين ، مراجعة علي خليل ، (ط٢ ، مكتبة المتنبي ، ١٩٦٤) .
- ٣١- لويد ، ستون ، اثار بلاد الرافدين من العصر الحجري حتى الاحتلال الفارسي ، تر ، سامي سعيد احمد ، (ط١ ، دار الحرية للطباعة والنشر ، بيروت ، ١٩٨٠) .
- ٣٢- المتحف الوطني بدمشق ، ط١ ، ١٩٦٩ .
- ٣٣- ملرش ، ايح ، قصة الحضارة في سومر وبابل ، تر ، عطا بكري (مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٧١) .
- ٣٤- موسل ، الوا ، الفرات الاوسط رحلة وصفية دراسات تاريخية ، تر ، صدقي حمدي واخرون ، مراجعة صالح احمد العلي (مطبوعات المجمع العلمي العراقي ، بغداد ، ١٩٩٠) .

٣٥- النجفي ، حسن

أ - التجارة والقانون بدءاً في سومر ، المكتبة الوطنية ، بغداد ، ١٩٨٠ .

ب - مقتبسات اليهود من الشرائع العراقية القديمة الشيفل ، اصله واستعمالاته في العراق القديم (مطبعة دار الكتب ، بغداد ، ١٩٨١) .

٣٦- الهاشمي ، جواد ، رضا ، المدخل لآثار الخليج العربي (مطبعة الارشاد ، بغداد ، ١٩٨٠) .

٣٧- ولفنسون ، تاريخ اللغات السامية ، (ط١ ، دار العلم للطباعة والنشر ، بيروت) .

٣٨- وولي ، ليونارد ، وادي الرافدين مهد الحضارة ، تراحم عبد الباقي (ط١ ، مطابع دار العلم ، القاهرة ، ١٩٤٨) .

ب - قائمة الدوريات :

١- الاحمد ، سامي سعيد ، العراق في كتابات اليونان والرومان ، مجلة سومر ، مج ٢٦ ، ج ١ ، ١٩٧٠ ، ٢ .

٢- الانصاري ، عبد الرحمن الطيب ، بعض مدن القوافل القديمة في المملكة العربية السعودية ، من كتاب البتراء ومدن القوافل (ط١ ، مديرية الآثار العامة ، عمان ، ١٩٩٠) .

٣- اسماعيل ، بهيجة خليل ، نصوص نينورتا - كودوري حاكم سوفي وماري ، مجلة سومر ، مج ٤٢ ، ج ١ ، ٢ ، ١٩٨٦ .

٤- ايلييف ، ج هـ ، فارس والعالم القديم ، تر محمد صقر خفاجة بحث من كتاب تراث فارس (ط١ ، دار احياء الكتب العربية ، القاهرة ، ١٩٥٩) .

٥- باقر ، طه ، شرائع العراق القديم ، مجلة سومر ، مج ٢ ، ج ٢ ، ١٩٤٧ .

٦- البكر ، منذر ،

أ - العرب والتجارة الدولية منذ اقدم العصور حتى نهاية العصر الروماني ، مجلة المريد ، البصرة ، ٤٤ ، ١٩٧٠ .

ب - دولة ميسان ، مجلة المورد ، مج ١٥ ، ج ٣ ، ١٩٨٦ .

٧- بليونس ، بلاد العرب من تاريخ بليونس ، تر ، محمود شكري محمد ، مجلة المجمع العلمي العراقي ، مج ٣ ، ج ١ ، ١٩٥٤ .

- ٨- بيرون ، اريسان (٩٥ م - ١٧٥ م) ايام الاسكندر الكبير في العراق عن تاريخ حملات الاسكندر الكبير ، ترجمة وتعليق فؤاد جميل ، مجلة سومر ، مج ٢١ ، ج ١ ، ١٩٦٥ .
- ٩- الجادر ، وليد ، طرق التجارة المانية ووسائلها في العراق القديم ، مجلة دراسات في التاريخ والآثار ، بغداد ، ع ٦ ، ١٩٨٨ .
- ١٠- جميل فؤاد ،
- أ - الخليج العربي في مدونات المؤرخين الاقدمين ، مجلة سومر ، مج ٢٢ ، ج ١ ، ١٩٦٨ .
- ب - زينفون في العراق ، مجلة سومر مج ٢٠ ، ج ١ ، ١٩٦٤ .
- ١١- الحسني ، محمد باقر ، نقود مملكة ميسان ودورها الحضاري والتاريخي والاعلامي ، مجلة المورد ، مج ١٥ ، ع ٣ ، ١٩٨٦ .
- ١٢ - الحسني ، جعفر ، ستاركي ، جان ، المذابح التدمرية المكتشفة قرب نبع افقا ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٧ ، ١٩٥٧ .
- ١٣ - خياطة ، محمد وحيد ، علاقات تدمير الخارجية تجارياً ودينياً ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .
- ١٤ - دوران ، جان ماري ، تاريخ حلب في بداية الالف الثاني من خلال نقوش ماري ، مجلة دراسات تاريخية ، دمشق ، ع ٤٥ ، ٤٦ ، ١٩٩٣ .
- ١٥ - روزنفال ، الاب سبستيان (الزباء ملكة تدمر) مجلة المشرق ، السنة الاولى ، مج ١ ، ج ٢٠ .
- ١٦ - زيادين ، فوزي ، تدمير البتراء ، البحر الاسود وطريق الحرير ، مجلة الحوليات الاثرية السورية مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .
- ١٧ - سفر ، فؤاد ،
- أ - حفريات مديرية الاثار العامة في اريدو ، مجلة سومر ، مج ٣ ، ج ٢ ، ١٩٤٧ .
- ب - كتابة من كبيسة ، مجلة سومر ، مج ٢٢ ، ج ١ ، ١٩٦٨ .
- ١٨ - شعث ، شوقي ،
- أ - طريق الحرير ، مجلة التاريخ العربي ، الرياض والمغرب ، ع ٦ ، ١٩٩٨ .
- ب - طريق البخور والحرير ، مجلة الحوليات الاثرية السورية مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .
- ١٩ - الصالحي ، واثق اسماعيل ، تطور ونشوء مملكة ميسان مجلة المورد ، مج ١٥ ، ع ٣ ، ١٩٨٦ .

- ٢٠- عبد السلام ، عادل ، البيئة الجغرافية الطبيعية التدمرية وطريق الحرير ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .
- ٢١- عبد الله ، فيصل ، تدمر في الوسط الاقتصادي والسياسي في القرن الثامن ق.م ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .
- ٢٢- غاوليكوفسكي ، تدمر وتجارها التدمرية ، تر ، عدنان البني ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .
- ٢٣- فيل ، ارنت ، تدمر وطريق الحرير ، الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .
- ٢٤- الكرخي ، اسيدورس ، المنازل الفرثية ، تر ، فؤاد سفر ، مجلة سومر ، مج ٢ ، ج ٢ ، ١٩٤٦ .
- ٢٥- كلينغل ، هورست ، تدمر والتجارة العالمية في العصر البرونزي ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .
- ٢٦- مرعي ، عبد ،
- أ - التجارة في بلا ، مجلة دراسات تاريخية ، دمشق ، ع ٤٥ ، ٤٦ ، ١٩٩٢ .
- ب- تدمر محطة هامة على طريق القوافل خلال الالف الثاني ق.م ، مجلة الحوليات الاثرية السورية ، مج ٤٢ ، ١٩٩٦ .
- ٢٧- الهاشمي ، رضا جواد ،
- أ- الملاحة النهرية في بلاد وادي الرافدين ، مجلة سومر ، مج ٣٤ ، ج ١ ، ٢ ، ١٩٨١ .
- ب - تجارة القوافل في التاريخ القديم ، بحث من كتاب تجارة القوافل ودورها الحضاري حتى نهاية القرن التاسع عشر ، مؤسسة الخليج للطباعة والنشر ، ١٩٨٤ .

المصادر الاجنبية :

- 1 - Huxley , Julian , From An Antgue Land , (London , Max Parrish and Coltd , 1956) .
- 2 - Hillers , Delbrtr and Cussini , Eleonora , Palmyrene Aramyrene Aramaic Texte (Balimore and London , 1995) .
- 3 - Rostovtzeff , M. , Caravan Citiese (A. M. P. Press , New York , 1971) .